القوة الجوية
الملكية السعودية



إرث صنعه جلالة
الملك عبد العزيز آل سعود

تأليف

مارشال الجو السير رونالد ستيوارت بول

القوة الجوية
الملكية السعودية

القوة الجوية
الملكية السعودية

إرث صنعه
جلالة الملك عبد العزيز آل سعود

تأليف

مارشال الجو السير رونالد ستيوارت بول

قام بنشره BAE SYSTEMS بالتعاون مع دار ستايسي إنترناشيونال (للنشر و الطباعة).



جلالة الملك عبد العزيز بن عبد الرحمن آل سعود
طيب الله ثراه
(١٨٨٠ - ١٩٥٣)

"إما أن تراني منتصراً أو لن تراني مرة أخرى أبداً"

كانت هذه عبارات الوداع لأبيه الإمام عبد الرحمن آل فيصل، وهو يتأهب للمعركة، حيث إنطلق في عام ١٩٠١ مع مجموعة صغيرة من أتباعه الشجعان مصمماً على إستعادة الرياض. وبعد هجوم تمَّ التخطيط له بدقة ونفذ ببراعة إستعيدت المدينة في عام ١٩٠٢ واستقبل الملك عبد العزيز أباه منتصراً وكان هذا النصر علامة لبدء تاريخ المملكة العربية السعودية الحديث



خادم الحرمين الشريفين
الملك فهد بن عبد العزيز آل سعود



صاحب السمو الملكي الأمير
عبد الله بن عبد العزيز آل سعود
ولي العهد نائب رئيس الوزراء
ورئيس الحرس الوطني



صاحب السمو الملكي الأمير
سلطان بن عبد العزيز آل سعود
النائب الثاني لرئيس الوزراء
وزير الدفاع والطيران
والمفتش العام



القوة الجوية الملكية السعودية

إرث صنعه
جلالة الملك عبد العزيز آل سعود

مارشال الجو السير رونالد ستيوارت بول

شكر وتقدير

يتوجه المؤلف بشكره وتقديره إلى دونالد أيدچار كل من إيروسبيس بابليشنغ، ووكالة أسوشيتد برس المحدودة،وشركة برتيش إيروسبيس، وكاميرا برس، وفلايت إنترناشيونال، ومجموعة صور هلتون جيتي، ومتحف إمبريال الحربي، ووزارة الطيران الإيطالية، وبوبر فوتو، وبرس أسوشياشن، ومكتب السجل العام في المملكة المتحدة، وكودرانت بابلشنغ المحدودة، وركس فيتشر المحدودة، والجمعية الجغرافية الملكية، وكلية أركان القوات الجوية، والقوات الجوية الملكية السعودية وعلى رأسها سعادة القائدالفريق عبد العزيز بن محمد هنيدي و العميد المهندس الركن سبأ بن عبدالله باهبري و العقيد الطيار محمد بن سفير الشمراني ، وسبنكس ذي جويلرز.



جلالة الملك عبد العزيز بن عبد الرحمن آل سعود
(١٨٨٠ - ١٩٥٣) هذه

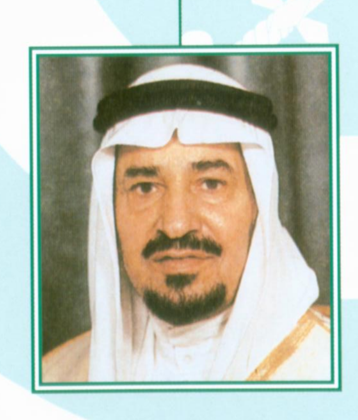
الشجرة توضح تسلسل حكم جلالة الملك عبد العزيز والأبناء الأربعة الذين تبعوه في الحكم



جلالة الملك سعود بن عبد العزيز آل سعود
(١٩٠٢ - ١٩٦٩)



جلالة الملك فيصل بن عبد العزيز آل سعود
(١٩٠٤ - ١٩٧٥)



جلالة الملك خالد بن عبد العزيز آل سعود
(١٩١٢ - ١٩٨٢)



خادم الحرمين الشريفين
الملك فهد بن عبد العزيز آل سعود
(ولد سنة ١٩٢٣)

مولد أمة



الفصل الأول



مولد أمة

ترجع الأصول الحديثة الحيوية للدولة السعودية إلى قيام جلالة الملك عبد العزيز بن عبد الرحمن آل سعود (رحمه الله) بتوحيد أربع مناطق عربية متباعدة هي : نجد والحجاز وعسير والإحساء وذلك خلال حملاته الدينية في الفترة التي تتراوح بين سنتي ١٩٠٢ ـ ١٩٢٥. ولقد بشرت القيادة الحكيمة والشجاعة لجلالة الملك عبد العزيز ـ طيب الله ثراه ـ بحقبة غير مسبوقة من التغيير الديني والإجتماعي والإقتصادي في المملكة بأجمعها.

كان آل سعود هم القوة المهيمنة في نجد منذ حوالي سنة ١٧٢٠م. وكان ذلك في وقت حكمت فيه القبائل البدوية في جزيرة العرب نفسها عن طريق الإجماع على مشايخهم المنتخبين أو الوراثيين. وعادةً ما يبدأ المؤرخون الذين يسجلون تاريخ آل سعود أحداثهم بحكم الإمام محمد بن سعود. فقد حكم قبيلته شمال الرياض منذ سنة ١٧٢٦م حتى توفاه الله في سنة ١٧٦٥م. وكانت تلك الفترة قد تزامنت مع ظهور الشيخ محمد بن عبد الوهاب، أحد كبار علماء المسلمين، الذين سمي تابعوه بالموحدين. لقد أعانوه على توحيد المسلمين، وتطهير جزيرة العرب من الإنحرافات عن العقيدة القويمة، وعلى الشروع بإصلاح روحي وأخلاقي.

تلاقت مقاصد الشيخ محمد بن عبد الوهاب مع الإمام محمد بن سعود الذي واجه المبتدعة بالسيف ونهج سبيل الجهاد في حياته كلها. ويشكل الإتحاد الذي صاغه الإمام محمد بن سعود بين السلطة الزمنية والمرجعية الدينية أساس نظام الحكم في المملكة العربية السعودية دولة كان الله قد إصطفى من بقاعها مهد الإسلام ومنطلق خاتم أنبيائه ورسله نبينا محمد بن عبد الله (صلى الله عليه وسلم). ولقد أخذت المملكة العربية السعودية على عاتقها واجب حماية الحرمين الشريفين والمحافظة عليهما، كما إنعكس هذا الأمر في لقب حاكمها خادم الحرمين الشريفين.

إستمر آل سعود في نهجهم الحكيم في الحكم وفي الدعوة إلى الإسلام حتى سنة ١٨٩١ ففي هذه السنة إمتدت هيمنة محمد بن رشيد، أمير حائل إلى أجزاء كبيرة من المنطقة الوسطى في نجد. وكان يحظى بتأييد الحكومة العثمانية في إسطنبول التي سيطرت على منطقة الحجاز غربي جزيرة العرب، وسعت إلى مواجهة آل سعود. وكان سبب العداوة الرئيسي هو سعي آل سعود لتطهير الإسلام من التأثير العثماني.

وأعقب ذلك أن انتهى الجزء الثاني من حكم الإمام عبد الرحمن الفيصل بمغادرته الرياض إلى قطر مع اسرته. ولقد تحول بعد ذلك إلى البحرين ومنها أخيراً إلى الكويت. وكان أحد أعضاء عائلته، و هو ابنه الأصغر عبد العزيز بن سعود، قد خطط في أوائل أيام المنفى للعودة منتصراً الى الرياض و تعهد، ملهما بتاريخ أسلافه، بألا يدخر جهداً في جهاده لإسترداد حكمهم الشرعي.







▶ قلعة المصمك التي قام الملك عبد العزيز بن سعود باحتلالها حوالي ١٩٠٢





▲ الشريف الحسين بن علي (في الوسط) محاطا بحاشيته.

إن قصة عبد العزيز بن عبد الرحمن آل سعود الذي كان نموذجا في إيمانه وصلابة إرادته وصبره وحكمته وشجاعته وقيادته ـ لهي حكاية جهاد فريدة لنشر كلمة الله. فعندما إسترد ـ يصحبه أربعون من أتباعه ـ الرياض في الخامس والعشرين من يناير سنة ١٩٠٢ حيث أصبح رأس أسرة آل سعود المعترف به، كان دافعه إسترجاع صفاء الإسلام وعلوه لا أي مكسب دنيوي. لقد كان عبد العزيز بن سعود، أكثر من أي شخص آخر، من أعان على إقامة حكم الشريعة كما أتى بها القرآن الكريم والسنة المطهرة.

▼ إنطلاق جيش إبن سعود



رحب أهل الرياض بعبد العزيز بن سعود على كونه محررهم وأميرهم الشرعي. ومن موقع القوة هذا عزز من موقعه في المنطقة الشرقية. لقد أتم هذا المبتغى بتوحيد القبائل البدوية في أخوة دينية (عرف أفرادها بالإخوان، الذين هدفوا إلى إتمام نشر نهج الإمام محمد بن عبد الوهاب الإسلامي بالقوة العسكرية).

وقطعت الحرب العالمية الأولى التي إستمرت منذ سنة ١٩١٤ إلى سنة ١٩١٨ جهود عبد العزيز الدؤوبة لإعادة بناء مملكته لبنة لبنة. وبدلاً من أن ينظر إلى الحرب على أنها عقبة، كان له من الحكمة أن اغتنم الفرصة التي انتهى بها ضعف الإمبراطورية العثمانية التي تحالفت مع ألمانيا ضد القوى العظمى الكبرى آنذاك، من بينها بريطانيا، لشن حملة نهائية وحاسمة ضد حائل. ولقد خلص ذلك إلى الطرد النهائي لآل الرشيد – الذين كان يمدهم العثمانيون بالعون– من نجد في سنة ١٩٢١.



حائل ١٩١٧ ◄



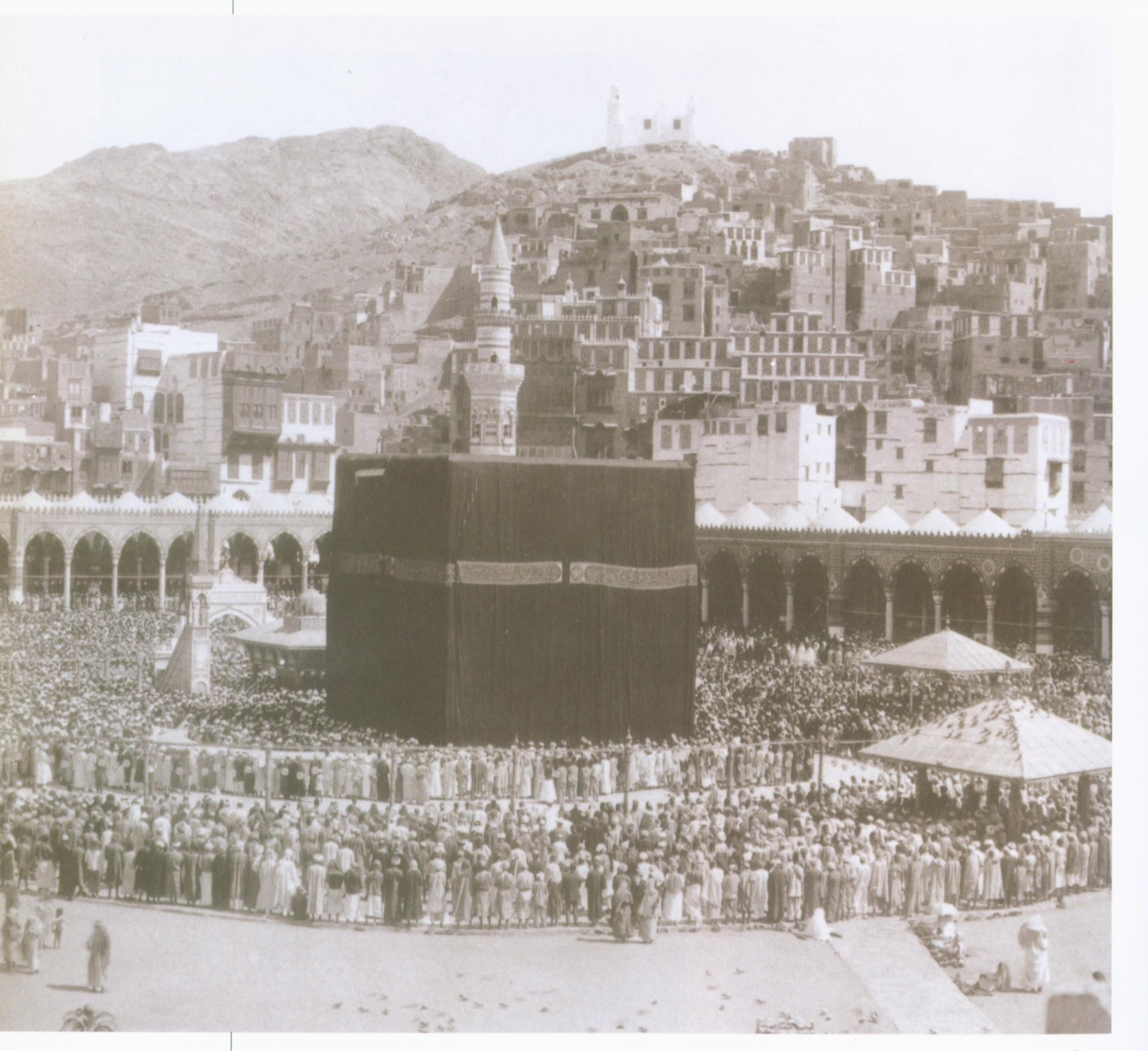




▼ منظر عام للمدينة المنورة (حوالي ١٩١٧)







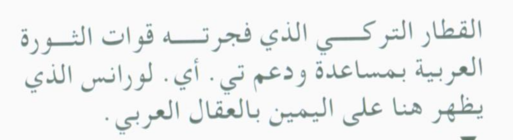
▲ مكة المكرمة (حوالي ١٩١٧)

بينما كان عبد العزيز بن سعود يعزز من نفوذه في الأجزاء الشرقية من الجزيرة العربية كان ثمة أحداث خطيرة تقع. فقد إستغل الشريف حسين بن علي شريف مكة الذي حكم الحجاز غربا، الفرصة التي أتاحتها الحرب العالمية الأولى لإسترداد ملكه من يد





▲ الملك عبد العزيز يتفقد أسلحته قبل المعركة



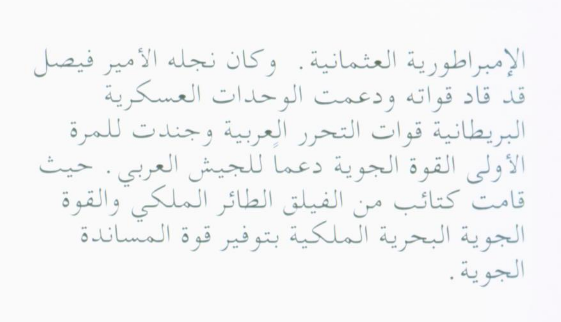
القطار التركي الذي فجرته قوات الثورة العربية بمساعدة ودعم تي. أي. لورانس الذي يظهر هنا على اليمين بالعقال العربي.
▼







منظر للجزء المطل على الغرب من مدينة الرياض (حوالي ١٩١٦)
▼



الإمبراطورية العثمانية. وكان نجله الأمير فيصل قد قاد قواته ودعمت الوحدات العسكرية البريطانية قوات التحرر العربية وجندت للمرة الأولى القوة الجوية دعما للجيش العربي. حيث قامت كتائب من الفيلق الطائر الملكي والقوة الجوية البحرية الملكية بتوفير قوة المساندة الجوية.



▲ الأمير فيصل (في الوسط) وعلى يساره تي. أي. لورانس يتحدث إلى قائد الجناح لوفيل ثوماس من القوات الجوية الملكية

وفرت المهمات الإستطلاعية معلومات حديثة عن مكامن قوة العدو وإنتشار قواته وأعانت على رسم خرائط مفصلة للمنطقة، ولم يكن ثمة خرائط للمنطقة إلى أن وصلت الطائرات إليها.

المملكة العربية السعودية

"RABEGH - YENBO - MEDINA."
1 : 500,000.
COMPILED from R.F.C. RECONNAISSANCES.
"C" FLIGHT No14 SQUADRON 5th WING, MIDDLE EAST BRIGADE R.F.C.

Note:- Camel Tracks shewn in Red. Wadies shewn in Green.

Thomas Henderson Lt. R.E. + R.F.C. August 20th 1917.



▲ طائرة ثنائية السطح من سرب طائرات رقم ١٤ لقطاع الحجاز الصحراوي

قادت كتائب من السرب الرابع عشر من الفيلق الطائر الملكي عمليات هجومية في الحجاز في سنتي ١٩١٦ و ١٩١٧ وثم توفير دعم إضافي قدمته الطائرات المائية العاملة في الخدمة الجوية الملكية من حاملة الطائرات Ben-my-Chree HMS في البحر الأحمر.

لقد قامت جميع الطائرات بدورها في مهمات القصف والإستطلاع. و مع بعض الجدل، اعتبرت طائرات الاستطلاع ذات أهمية أكبر من المهمات الهجومية.

"C" Flight, No. 14 Squadron,
Royal Flying Corps.

Officer Commanding,
No. 14 Squadron R.F.C.

Report on Bombing Raid to MAAN Area.

I beg to report the following :-

26-8-17 - 1200. Two B.E. 12s (Capt. Stent & Lt. Fenwick) and two B.E.2Es (Lt. Batting & 2/Lt. Siddons) left KILO 143 for KUNTILLA.

The machines arrived safely and it took up the whole day and the next to load and refill machines;as there were only six of us we had great difficulty with the petrol and bombs.

28-8-17.- 0800. The four machines left KUNTILLA for MAAN but the two B.E.2Es missed the way, Lt. Batting returning with his bombs and Lt. Siddons carrying on to a Station South of MAAN and dropping ten bombs there. The two B.E.12s went to MAAN, where they dropped thirty-two bombs, only two of which were ineffective. The Station and adjoining buildings were hit many times, eight bombs falling directly on the Engine-sheds. Among the other bombs one hit the Railway Inspector's house (according to information from Capt. Lawrence) and four fell within fifty yards of Aeroplane hangars. No bombs were dropped East of the Railway line owing to the Turkish Hospital being there. All machines returned safely though hit in many places.

There was one machine on the Aerodrome at MAAN but it did not leave the ground though we waited twenty minutes for it. I do not think they meant to fly as they had the engine on and were taxiing the machine about in any direction.

29-8-17. Lt. Batting's machine failed to leave the ground so only three machines went to FUWEILA and ABU LISAN dropping forty-two bombs there with effect on the Turkish camps. A direct hit was observed on a Field Battery.

The Turks kept up a continuous machine-gun and shrapnel fire and the machines were all hit, (one flying wire broken and two main spars hit).

The two B.E.12s did the same trip in the afternoon, dropping another thirty-two bombs with good effect on the same camps.

30-8-17. All machines returned safely to KILO 143.

The bombs used were sixteen and twenty pounders and altogether 116 were dropped.

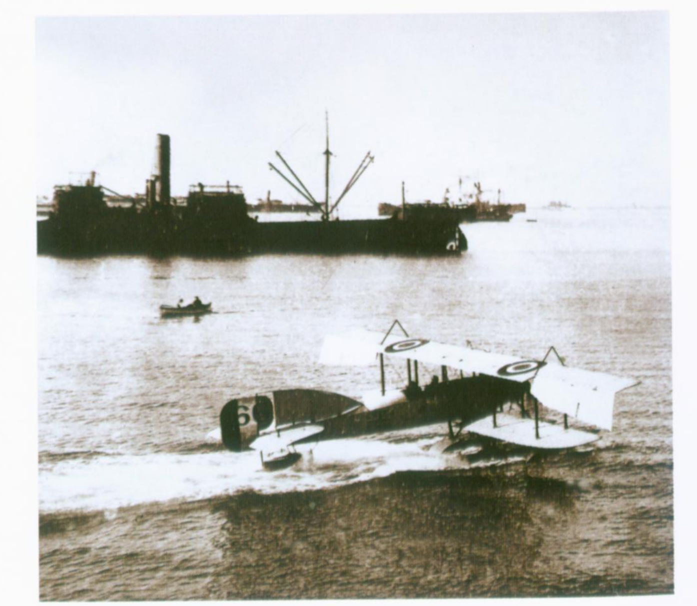
We only found 270 gallons of petrol at KUNTILLA instead of 400 galls. that were sent, as a great many tins were quite empty through leakage. Owing to the shortage of petrol we were unable to drop all the bombs and about twenty serviceable bombs remain at KUNTILLA.

In the Field.
30-8-17.

Capt. R.F.C.,
Commanding "C" Flight No.14 Squadron,
Royal Flying Corps.

▲ صورة عن تقرير الهجوم الجوي بالقنابل الذي شنه سرب الطائرات في ٣٠ أغسطس ١٩١٧

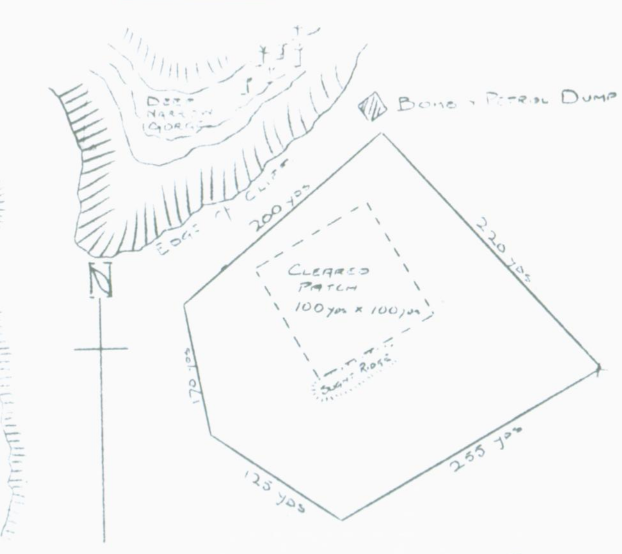
▼ إقلاع طائرة طراز شورت ٣٢٠ البحرية





▼ المخيمات ومهابط الطائرات في الغيدا يوليو عام ١٩١٧





مولد أمة





كانت القواعد الجوية الرئيسة العاملة لسرب الطائرات الرابع عشر التي إشتملت على طائرات (BE2s و De Havilland9s, FB19s Vickers) تقع في ينبع والوجه. إضافة إلى ذلك كانت الطائرات ترسل غالبا الى الميادين البعيدة ومن بينها جدة، وأكثرها أهمية ضواحي مكة.

▼ مقر قطاع الطيران الملكي الصحراوي



لم تفقد أي طائرة في المعركة على الرغم من أن معظمها عاد من المهمات وقد لحقها الأذى بسبب النيران الأرضية. مهما يكن من أمر تعطل عدد منها إلى درجة يتعذر معها الإصلاح بسبب العمل فوق تضاريس قاسية جداً.



▼ بقايا لطائرة BE-2C كان يطير بها الملازم جونور في قوى الطيران الملكي (في الأسفل)، تقارير السرب ١٤ في حادث مماثل (يمين وأسفل اليمين)

"C" Flight No.14 Squadron,
Royal Flying Corps.

O.C.
No.14 Squadron R.F.C.

Report on damaged B.E.2C. No. 4483.

(a) This machine was crashed on landing in the WADI HAMDH on

(b) The general condition of the machine is such that it would not justify re-construction.

(c) List of parts recommended for retention as spares is attached.

(d) Type of engine :- 90 h.p. R.A.F., W.D. No.1027, Makers' No. 22994.
Undamaged but recommended for overhaul and retention.

(e) It is recommended that serviceable parts be taken on charge as spares, and that the machine be written off.-

Capt. R.F.C.
Commanding "C" Flight No.14 Squadron,
Royal Flying Corps.

EL WEJH.
19-5-17.

E0 ach

4/260
28/5/17

"C" Flight No.14 Squadron,
Royal Flying Corps.

O.C.,
No.14 Squadron R.F.C.

Herewith Log Book of B.E. 2C. 4483 which was wrecked on 30-4-17 as per report dated 19-5-17.

Please acknowledge receipt.

Capt. R.F.C.,
Commanding "C" Flight No.14 Squadron,
Royal Flying Corps.

EL WEJH.
28-5-17.

O.C.
C Flight
No 14 Squadron
R.F.C.

Received thank you.

H. Blake 2/Lieut
E.O. No 14 Squadron R.F.C.

EQUIPMENT OFFICER
No. E0/14/620
Date 7-6-17
ROYAL FLYING CORPS

7-VI-17.



▼ صورة قديمة للملك عبد العزيز آل سعود وهو يمتطي صهوة جواده



ومع توقف الأعمال العسكرية في أعقاب الحرب العالمية انحصر الطيران العسكري في المنطقة

العربية في نطاق جولات القوة الجوية الملكية البريطانية في مناطق الإنتداب. وإستجابة لطلب من الشريف حسين بن علي، أذنت الحكومة البريطانية – برخصة تصدير لتزويده بطائرتين غير مزودتين بالسلاح من طراز (Whitworths Armstrong) وبطائرتين من طراز (DH9). وكان قد طلب الطائرتين لمراقبة طرق جده – مكة والمدينة – بحيث يضمن سلامة الحجاج الذين يزورون الحرمين الشريفين. ولم يكن لهذه الطائرات التي كانت تستخدم لواجبات إنسانية، أي قدرات عسكرية ما يتوافق والسياسة البريطانية بإنتهاج موقف حيادي صارم في المنطقة.

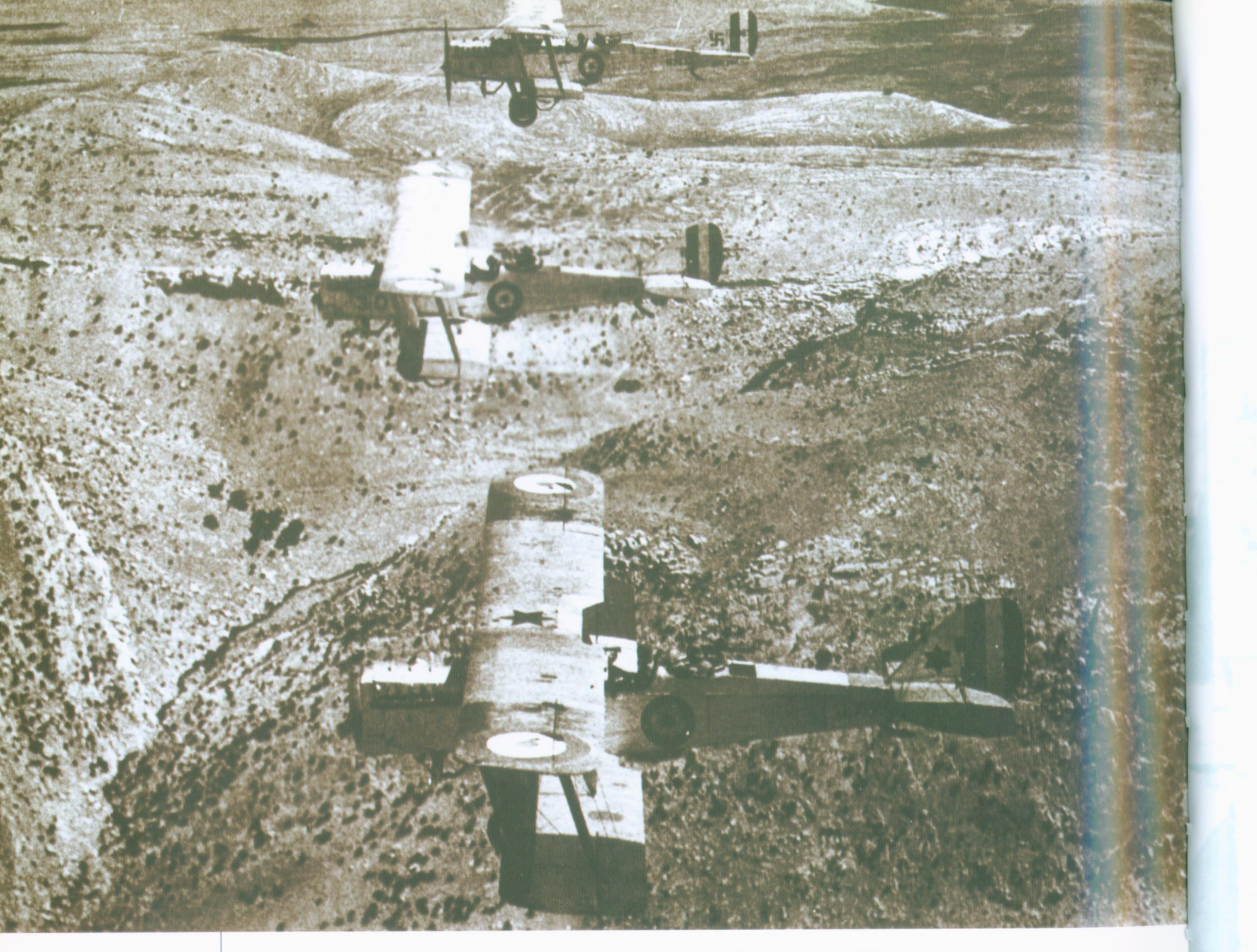
في نهاية أغسطس من سنة ١٩٢٤ بدأت قوات إبن سعود تتجمع على مقربة من تخوم الحجاز. ومن ثم غزت تلك القوات الحجاز وإستولت على الطائف المقر الصيفي للشريف حسين. بعيد ذلك رحب أهل مكة بعبد العزيز وقواته من غير أي أعمال حربية. وإستغاث آنذاك الشريف حسين بالحكومة البريطانية. ونظراً لتعلق الأمر بالقضايا الدينية أعلنت الحكومة البريطانية حيادها في النزاع وقررت أن ترفض منح أي رخص لتصدير مواد حربية لأي من الطرفين.

على الرغم من الحظر البريطاني نجح الشريف حسين في الحصول على ست طائرات قتالية من طراز DH9 من مجموعة ستفن وهايمان Steffen & Heymann في برلين. وكانت هذه الطائرات قد نقلت إلى جده على متن السفينة الألمانية R C Rickmers التي وصلت في السادس والعشرين من أغسطس سنة ١٩٢٥، أما الطيارون والمراقبون فكانوا من الألمان، وقام على خدمة الطائرات فنيو صيانة ألمان وروس.

في سنة ١٩٢٥ بدأت قوات الملك عبد العزيز بن سعود حملتها الأخيرة التي أدت إلى توحيد البلاد. وتعرضت هذه القوات و لأول مرة لمعارضة و هجوم قامت به طائرات DH9 التي حصل عليها الشريف حسين من ألمانيا . وكانت تلك الطائرات تقوم مبدئيا بمهمات إستطلاعية فوق قوات الملك عبد العزيز بن سعود في الطائف وفي مواقع الإخوان في تربة. ولم يكن ربانوا الطائرات ليقوموا بأي إجراء هجومي و كذلك لم تتعرض الطائرات لأي هجوم عليها.



▶ البوابة الرئيسية لمدينة جده (حوالي عام ١٩١٦)



▲ طائرة ذات محرك الليبرتي د.أتش رقم ٣٠ من سرب الطائرات أثناء تحليقه فوق سكارا عام ١٩٢٤

تصاعدت العمليات الجوية على ذلك في أكتوبر سنة ١٩٢٥، فبين الخامس عشر من أكتوبر والرابع من ديسمبر كانت تشن غارات يومية على قوات الملك عبد العزيز في الصحراء وحول رابغ ميناء التجهيز التابع لهم. وفي السابع والعشرين من نوفمبر من عام ١٩٢٥ جرح طيار ومراقب بنيران أرضية في أثناء هجوم على مواقع الملك عبد العزيز في ينبع. وكان الشريف علي بن الحسين، الذي تولى قيادة قوات الحجاز في أكتوبر من سنة ١٩٢٤ إثر تنازل والده الشريف حسين، قد أجاز شن غارات جوية على مكة في الأسبوع الأول من ديسمبر ١٩٢٥. كما فكر في إستخدام الطائرات لرفع الحصار عن المدينة، بيد أن قوات الملك عبد العزيز كانت قريبة جداً من المدينة الأمر الذي حال دون نجاح مثل هذا الإجراء.



Text of a message signed with the seal of Ibn Saud and addressed to the Acting Consul in Jordan

9.6.1344 (December 25th, 1925)

I am pleased to inform your Excellency that the war in the Hejaz has come to an end by the withdrawal of Sharif Ali from Jeddah and his abdication. I have taken delivery of the besieged garrisons which were resisting our army in the Hejaz. Thus tranquility and peace prevail throughout the blessed Hejaz territories.

I was, and have always been, inclined to peace and tranquility, but necessities compelled me in the past to enter into wars and defence, in which I endeavoured not to harm anybody and to decrease the losses of the war as low as possible, bearing its troubles and its various difficulties, including the stretching out of period so that no loss of life may take place among the innocents and in mercy of the poor.

I have invited the leaders of Moslem Governments, parties and committees to a conference that will be held in this blessed land, for deciding the suitable condition as regards the comfort and interests of pilgrims who come to this country. I am doing my best to make equality and security prevail over all the inhabitants of the Hejaz, indiscriminately and impartially, and to introduce reforms in administrations and their branches, so that the Hejaz may attain its prosperity and comfort.

I have to thank your respectable government for the neutral state in the case, and to thank your Excellency for the efforts you have done for peace and tranquility in Jeddah during the hours of the last change.

(Seal of Ibn Saud)

Telegram from the Secretary of State for Dominion Affairs to the Governors General of Canada, the Commonwealth of Australia, New Zealand, the Union of South Africa and the Governor of Newfoundland, sent 12.45 p.m. on 31st December 1925.

31st December. Secret. My telegram 22nd December. The Provisional Government in Jeddah surrendered to Ibn Saud on December 22nd in the presence of acting British Consul who with approval of Secretary of State for Foreign Affairs had acted as intermediary between Ali and his people and Ibn Saud in connection with its surrender. Ibn Saud before the full assembly thanked the British Government for the part they had played as mediators and gave the warmest expressions of friendship.

On December 23rd Ibn Saud entered Jeddah officially, where situation has throughout remained quiet, and disarmament has proceeded without incident.

Please inform your Prime Minister.

AMERY

Text of King Ali's Notice of Withdrawal from the Hejaz.

3.6.1344 (December 19, 1925)

His Excellency

For the sake of peace and in order to safeguard life and property and to avoid bloodshed and to shorten the duration of the war which brought distress, ruin and trouble to the country, I have decided to withdraw, and to leave Jeddah on Tuesday, 6.6.1344 (December 22, 1925), and I have formed a native Provisional Government to carry out matters and affairs under the presidency of the Kaïmakam of Jeddah,

I hasten to send this for your information.

ALI

(Identical note copied to all foreign representatives)



لم يكن موقف الشريف علي ليرجى منه شيء على الرغم من قدرته على نشر الطائرات التي إستمرت في عملياتها الهجومية حتى نهاية النزاع. ولقد إستسلمت حكومته المؤقتة للملك عبد العزيز بن سعود في الثاني والعشرين من ديسمبر من عام ١٩٢٥ بحضور القنصل البريطاني.

لقد أنجز الإخوان ، بوحي من الشجاعة الفذة والعبقرية العسكرية لقائدهم الذي لا ينازع، عبد العزيز بن سعود، نصراً مؤزراً على القوى المعارضة للقيم الجوهرية للإسلام. لقد مكنهم هذا النصر من توحيد المناطق المتباعدة لوسط الجزيرة العربية فيما أصبح دولة متماسكة وضمنوا أن يكون للحجاج معبر حر وآمن إلى الحرمين الشريفين في حجهم.

◄ صورة لبوابة مكة المكرمة ومدينة جده وأمام البوابة حمار يجر عربة ماء



◄ السوق في جده (حوالي عام ١٩١٧)

◄ رسالات تؤكد إنسحاب الملك علي بن حسين



كان الملك عبد العزيز، الذي رحب به أهل الحجاز على كونه محرر الهمم، قد أختير ملكاً على الحجاز في الحرم المكي في الثامن من يناير من عام ١٩٢٦ بإجماع وجهاء الحجاز. منذئذ اعترف به ملكاً للحجاز وسلطاناً على نجد و توابعها.

ولادة قوة جوية

الفصل الثاني



ولادة قوة جوية

بإستسلام الشريف علي بن الحسين أضحت المعدات الحربية غنائم حرب لجلالة الملك عبد العزيز. واشتملت تلك المعدات على طائرات من طراز DH9 المجهزة بمحركات سيدلي بوما Siddley - Puma خمس منها كانت في حالة يمكن إستخدامها. لقد كان جلالة الملك عبد العزيز متنبهاً للدور الرئيس للقوة الجوية في دحر القوات العثمانية في الحجاز في أثناء المراحل الأخيرة للحرب العالمية الأولى. كما كان له، زيادة على ذلك، خبرته الشخصية في العمليات الهجومية الجوية في أثناء المراحل الأخيرة لحملته لتوحيد البلاد. وإضافة إلى قيمة الطائرات في المعارك قدر الملك عبد العزيز قيمتها الكبرى على صعيد المواصلات في بلده الواسع المترامي الأطراف غير المحددة خارطته بينما كانت المواصلات آنذاك تعتمد على الخيل والجمال. على هذا فاتح جلالة

رسالة إلى وزير الدولة للشؤون الخارجية البريطاني النبيل أوستن شامبرلين ▼

SECRET

No.12,
(30/8).

BRITISH AGENCY,
JEDDAH.
February 4th, 1926.

Sir,

I have the honour to forward herewith a list of the war materials handed over to Bin Saud by the Sherifian forces upon the submission of Medina and Jeddah.

2. The details as regards Jeddah were supplied to me by King Ali and as regards Medina by Abdul Majid Pasha, the Commander of that garrison, and I have no reason to doubt the reasonable accuracy of both sets of figures.

I have the honour to be
With the highest respect,
Sir,
Your most obedient, humble servant,

H.B.M. VICE CONSUL,
ACTING BRITISH AGENT AND CONSUL.

His Britannic Majesty's Principal Secretary of
State for Foreign Affairs,
Foreign Office,
LONDON. S.W.

▶ جرد لمحتويات موقع المدينة العسكري في ٤ فبراير ١٩٢٦

Enclosure in Jeddah despatch No.12
dated February 4th, 1926.

47

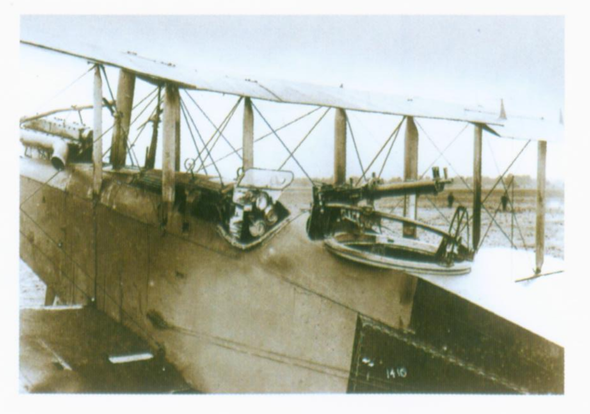
Medina Garrison. Capitulated on 5th December, 1925.

4 large siege guns. Approximately 6", with 4000 shells.
2 quick firing guns. " 1000 "
2 Howitzers. Approximately 5" " 500 "
20 field guns. " 2000 "
1 quick firing gun (Mountain). " 3000 "
4 light mountain guns. " 4000 "
16 machine guns of different makes.
1000 rifles of different makes.
700 boxes of Small Arms Ammunition.

Jeddah Garrison. Capitulated on 22nd December, 1925.

30 field guns.
4 mountain guns.
4 Howitzers.
4000 shells approximately for the above guns.
65 machine guns of different makes.
3000 rifles of different makes.
3,000,000 rounds of Small Arms Ammunition.
6 aeroplanes "De Havilland 9" with Siddeley-Puma engines.

(Aeroplanes fitted with double control and two machine guns of the Lewis type. One aeroplane crashed and it is doubtful if repairs can be effected).



▲ طائرة دي هافيلاند ثنائية السطح، قاذفة قنابل من مقعدين مزودة بمحرك ٢٠٠ أتش ب

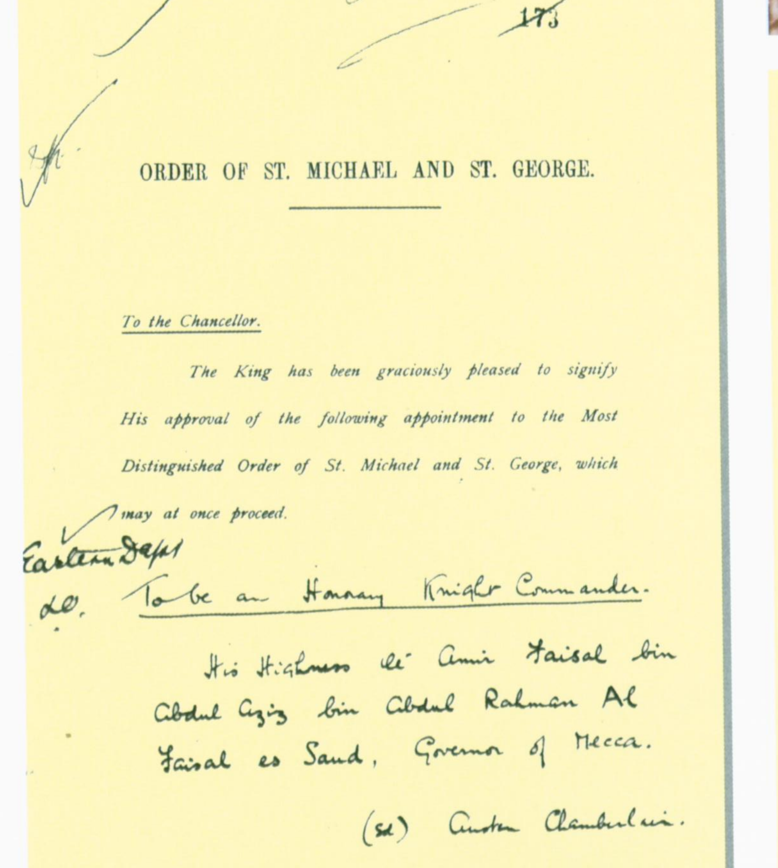


▼ الأمير فيصل والذي أصبح فيما بعد جلالة الملك فيصل



◄ وسام قائد الفرسان من أخوية القديس مايكل والقديس جورج الأكثر تميزاً.

الملك عبد العزيز في الخامس والعشرين من يناير سنة ١٩٢٦ القنصل البريطاني في جده طالباً منه مساعدة حكومة جلالة ملك بريطانيا في تشغيل الطائرات التي تمّ الإستيلاء عليها. ولقد رغب خصوصاً في توظيف طيار بريطاني ومهندس لتشغليها في الخدمات البريدية والتجارية.



E5690/7/91.

OUT FILE

3 C

~~173~~ 136

ORDER OF ST. MICHAEL AND ST. GEORGE.

To the Chancellor.

The King has been graciously pleased to signify His approval of the following appointment to the Most Distinguished Order of St. Michael and St. George, which may at once proceed.

Eastern Dept

To be an Honorary Knight Commander.

His Highness the Amir Faisal bin Abdul Aziz bin Abdul Rahman Al Faisal es Saud, Governor of Mecca.

(sd) Austen Chamberlain.

Foreign Office.
October 8, 1926

3039 (13507)

▲ شهادة موقعة من قبل وزير الدولة للشؤون الخارجية أوستن شامبرلن

32

copy

Memo sent to the Prime Minister on Aug 27.

E 5012

28 Aug. 1926

ARABIA.

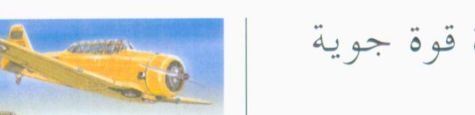
Abdul Asis Ibn Saud, the King of the Hejas and Sultan of Nejd, asked His Majesty's Government, through the British Agent and Consul at Jeddah, for permission for his second son, Feisal, to visit England during the last half of September "in order to thank His Majesty's Government for "their recognition of him as King of the Hejas".

A reply has been sent to Ibn Saud that, as neither the King nor the majority of His Majesty's Ministers will be in England at that time, it will be impossible to make suitable arrangements for the official entertainment of Prince Feisal. At the same time, if Ibn Saud desires his son to visit this country as a private individual, he will be welcomed and arrangements will be made to extend all possible courtesy to him.

Ibn Saud has now replied that he agrees to this suggestion, and Prince Feisal, who is a young man of about 20, will start from Jeddah about September 8, accompanied by Mr. Jordan, the Acting British Consul at Jeddah. It appears likely that the Prince may wish to go to Balmoral to convey his father's respects to the King.

Eastern Dept. F.O.
Aug 27. 1926

▲ طلب لزيارة بريطانيا مقدم من الأمير فيصل إلى رئيس الوزراء النبيل ستانلي بولدوين



▼ أي دي أش ٤ ، ومزودة بمحرك سيدلي بوما ٢٠٠ أش ب مقاتلة قاذفة قنابل



ورداً على ذلك، بعثت وزارة الخارجية البريطانية عرضاً في الخامس من مارس بإرسال طيار وفني إصلاح إلى الحجاز إستجابة لطلب جلالة الملك عبد العزيز في الخامس والعشرين من يناير. وكان الهدف من زيارتهم فحص الطائرات ورفع تقرير عن حالتها وعما ينبغي فعله لإعادتها إلى الخدمة. قبل جلالة الملك عبد العزيز هذا العرض في الثاني عشر من مارس. نتيجة لذلك وصل من القاهرة في أبريل من سنة ١٩٢٦ قائد السرب J.Noakes حامل وسام القوة الجوية المصلب والميدالية العسكرية، وكان يرافقه إثنان من فنيي الاصلاح. وأكد الفحص الذي أجري على طائرات DH9 الخمس أنه يمكن إعادتها إلى الخدمة بيسر.

في الحادي والثلاثين من يناير سنة ١٩٢٧ قدم القنصل البريطاني في جده عرضاً لجلالة الملك عبد العزيز شرح فيه أمر الموظفين المطلوبين لتشغيل خدمة جوية مدنية وذلك بإستخدام طائرات DH9 الموجودة تحت تصرفه. اشتمل العرض البريطاني على مسودات عقود لتشغيل الموظفين. وكان موقف جلالة الملك عبد العزيز أن يرفض ذلك على مضض بعد دراسة متأنية شاكراً حكومة جلالة ملك بريطانيا على عرضها. فلقد حالت بعض الضرورات المالية الأخرى في دولته الفتية بينه وبين تحمل النفقات الباهظة المترتبة على تشغيل الطائرات.

بينما كان إحتمال إعادة الطائرات التي تمّ الإستيلاء عليها إلى الخدمة أمرا تحت الدراسة وقع حادث مهم جداً. حيث قام الأمير فيصل، الأبن الثاني لجلالة الملك عبد العزيز والذي سيضحى شخصية بارزة في مجال تطوير القوة الجوية الملكية السعودية مستقبلاً بزيارة شبه رسمية إلى إنجلترا. كان الغرض من زيارته التعبير عن شكر جلالة الملك عبد العزيز لحكومة جلالة ملك المملكة المتحدة لسرعتها في الإعتراف به حاكم شرعياً للبلد الموحد. وأستقبل جلالة الملك جورج الخامس الأمير فيصل في التاسع من أكتوبر سنة ١٩٢٦ في قصر باكنغهام وقلده وسام السانت مايكل والسانت جورج من درجة قائد الفرسان الأكثر تميزاً.

على بصيرته المعهودة فيه إستمر جلالة الملك عبد العزيز في حواره مع حكومة جلالة ملك

▼ طائرة دي أش ٩ ذات السطحين







طائرة طراز وابيتي والتي حلقت لتقيمها من فرقة سرب طيران القوة الجوية الملكية

بريطانيا. وأدى ذلك إلى وصول قائد الجناح ف.و.ستنت F.W.Stent وبعثة مساندة من القوة الجوية الملكية إلى جده في الخامس عشر من يونيو سنة ١٩٢٩، ولقد أعادت البعثة في أثناء زيارتها طائرتين من طراز DH9 إلى حالة الطيران وقامت بمجموعة من الطلعات إشتملت على إعطاء حاكم جده وعدد من الأعيان العرب فرصة تجربة الطيران.

في الثامن من يونيو إلتقى قائد الجناح ستنت، بتشجيع من القنصل البريطاني في جده جلالة الملك عبد العزيز وسمو نائبه وزير الخارجية. في أثناء محادثتهم ذكر جلالة الملك عبد العزيز أنه تواق جداً لمولد قوة الحجاز الجوية بأقل قدر ممكن من التأجيل. وقد تسبب بالأسراع وراء الطلب نشاط الثائرين الذين قادهم فيصل الدويش في المنطقة الشمالية الشرقية من نجد. ورغب جلالة الملك عبد العزيز في إستخدام الطائرات في حملة لقمع إنتفاضة المتمردين. ولقد قدمت مذكرة إلى القنصل البريطاني في التاسع عشر من يونيو أكدت رغبة حكومة الحجاز في شراء أربع طائرات معدنية كاملة جديدة بمحركات مبردة بالهواء وذلك من خلال حكومة جلالة ملك بريطانيا، وكان ينبغي لهذه الطائرات أن تكون صالحة للإستخدام العسكري في شبه الجزيرة العربية، ومزودة بالأشخاص والمعدات اللازمة. وفي ضوء هذا الطلب إقترح أن توفر الطائرات من مخزون القوة الجوية الملكية في منطقة الشرق الأوسط.

درست وزارة الجو البريطانية الطلب بعمق، وأوصت أنه يمكن تلبيته بتحويل أربع طائرات من القوة الجوية الملكية ذات السطحين من طراز Westland Wapiti MarkII من الطائرات المسلحة لتجهيز الأسراب الجديدة في العراق. ولقد أرسل عرض رسمي بهذا الفحوى إلى جلالة الملك عبد العزيز في السابع عشر من سبتمبر سنة ١٩٢٩.

وافقت حكومة الحجاز في التاسع والعشرين من سبتمبر على العرض البريطاني والذي يتضمن توفير طائرات الوابيتي والمتضمن أيضاً عقوداً للموظفين. وقدمت دفعة أولى مقدارها ١٢،٠٠٠ جنيه إسترليني من التكاليف. وفي الثالث من أكتوبر تلقت حكومة جلالة ملك بريطانيا قرار جلالة الملك عبد العزيز بوضع الطائرات في الخليج العربي. وفي الثامن من أكتوبر أرسل القنصل البريطاني في جده رسالة تفيد أنه تلقى حوالة مصرفية بمبلغ ١٣،٢٥٦ جنيهاً إسترلينيا وهو بقية تكاليف شراء الطائرات والمعدات العسكرية، ولدفع تكاليف الموظفين الأولية. وأكدت هذه الرسالة أن الوجهة الأخيرة للطائرات

▼ نسخة عن كلفة عرض بريطاني سابق لشراء الطائرة.

134

~~22~~

NOTE OF REVISED ESTIMATE OF COST OF EQUIPMENT TO BE

SUPPLIED TO IBN SAUD.

4 Aircraft, engines and instruments	£16,300.	0.	0.
Spare engine	1,375.	0.	0.
Aircraft and engine spares	2,062.	2.	1.
Welding plant	34.	8.	0.
X Spares for D.H.9A's	115.	5.	9.
Bomb racks and spares	103.	10.	0.
1,000 20 lb. bombs	2,850.	0.	0.
⊕ 4 R.A.F. Heavy tents	400.	0.	0.
	£23,240.	5.	10.

X For the antique D.H.9As which Ibn Saud captured from the Amir Ali in 1925.

⊕ A considerable reduction here

▼ نسخة عن عرض سابق لشراء الطائرة.

[This Document is the Property of His Britannic Majestty's Government] 196

No.8. -ARCHIVES. 84

EASTERN(ARABIA). September 17, 1929
CONFIDENTIAL. SECTION 2.
[E 4714/66/91] No.1.

Mr Bond to Mr A. Henderson.– (Received September 17.)

(No. 216.)

HIS Majesty's agent and consul at Jeddah presents his compliments to His Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs, and has the honour to transmit to him copy of a note to the Acting Hejaz Minister for Foreign Affairs, dated the 25th August, 1929, respecting hte supply of aeroplanes for the Hejaz Air Force.

Jeddah, August 25, 1929.

Enclosure in No.1.

Mr. Bond to the Acting Minister for Foreign Affairs, Mecca.

(After compliments.)

Your Excellency,

I HAVE the honour to refer to the interview which I was privleged to have with His Majesty the King on the 17th June last (10.1.1348), in the course of which His Majesty was pleased to express his desire to purshase aeroplanes from the British Government for the Hejaz-Nejd Air Force and to engage British personnel in it.

2. In your Excellency's letter of the same date you were good enough to explain in detail the exact nature of His Majesty's requirements.

3. I have now much pleasure in informing your Excellency that, as result of the negotiations which have been in progress since the receipt of your Excellency's letter, His Majesty's Government are now prepared to supply from stocks in Iraq, with which the Royal Air Force squadrons in that country are now in process of re-equipment, four new Wapiti aeroplanes equipped with Jupiter VI engines, aircraft and engine spares, one spare engine, 1,000 20-lb. bombs complete, and four Royal Air Force heavy tents. The total cost of the above has been reduced to the figure of £23,239.

4. I am to explain that this reduction means that His Majesty's Government will themselves defray the cost of freight and all other incidental charges. It therefore in effect represents a free gift by His Majesty's Government of about one-fifth of the total cost and thus furnishes concrete evidentce of their goodwill towards His Majesty and their desire to assist him.

5. The machines offered are of the most up-to-date type and of a type also that is the most suited to Arabian conditions. Other machines, of the D.H. type for example, are for this reason not offered.

6. Great care has also been exercised in the selection of personnel.

7. His Majesty's Government understand that it was the desire of His Majesty the King to have of the best both as regards machines and personnel. They agree as to the wisdom of this and believe that their present offer complies with it in both respects.

8. All pilots and most of the mechanics are ready to proceed at short notice.

9. As regards payment, his Majesty's Government wish to avail themselves of the proposal contained in your Excellency's note and request that the sum mentioned above may be paid in advance.

10. It should be clearly understood that His Majesty's Government cannot contribute to the cost of maintenance or renewal. The cost of maintenance is now estimated at £11,000 per annum for the first two years, after which period the need of reconditioning would involve an increase. This sum includes the "extraordinary allowances" referred to in numbered paragragh 3 of your Excellency's note of the 4th instant (28.2.1348).

11. I am to add that His Majesty's Government consider it necessary, in the interests both of themselves and of His Majesty the King of the Hejaz, Nejd and its dependencies, to obtain an assurance that no aircraft carrying non-Moslems shall fly over or near Holy Places.

(Respects.)

W.L.BOND.

كانت دارين في الخليج العربي.

في الحادي والثلاثين من أكتوبر، تلقت قيادة القوة الجوية الملكية في العراق توجيهاً بناء على طلب حكومة الحجاز، بمسح موقع الهبوط المقترح. أكدت عملية المسح أن الموقع كان صالحا لعمليات طائرات الوابيتي. وفي العشرين من ديسمبر وصل طياران من الطيارين الأربعة الذين وظفتهم حكومة الحجاز إلى جزيرة دارين. وفي السادس والعشرين من ديسمبر شحنت حظائر الطائرات ومخازنها، ووفرت مقادير مناسبة من المواد النفطية لدعم العمليات الجوية. كانت هذه المرافق في مكانها في الوقت المناسب لإستقبال طائرات الوابيتي عندما قادها إلى الجزيرة في الثلاثين من ديسمبر طيارون من السرب الرابع والثمانين من القوة الجوية الملكية يرافقهم الطياران المغتربان وإثنان من فنيي الأصلاح. ووصل في اليوم نفسه فنيو الإصلاح الثلاثة الباقون بقارب طائر. عاد طيارو القوة الجوية الملكية الذين سلموا حكومة الحجاز طائرات الوابيتي إلى قاعدتهم في الوطن بالقارب الطائر. وبذلك تأسست في جزيرة دارين ما كان قد عرف آنذاك بالقوة الجوية التي تشتمل على أربع طائرات يقوم

العراق

الأردن

عمان
الرطبة
رمادي
فالوجة
بغداد
الهندية
معان
شعيبة
الوجه
ينبع
جدة
جزيرة دارين
الظهران

▼ طائرة وابيتي في جدة. حاكم جدة جالساً في الوسط.



عليها طيارين وخمسة من فنيي الإصلاح، كقوة جاهزة للبدء بالعمليات التي تطلبها حكومة الحجاز.

كان الموظفون في قوة الحجاز الجوية تحت أمرة كبير الطيارين إيرا موريس Ira Morris والذي كان بدوره مسؤولاً أمام الأمير فيصل، ولما لم يكن ممكنا توظيف طيارين مسلمين، فان الطيارين كان ممنوعاً عليهم أن يطيروا فوق المناطق المقدسة والتي إشتملت على مناطق حول المدينة ومكة.

خلال يناير من سنة ١٩٣٠ كان موظفو قوة الحجاز الجوية قد تمّ تعيينهم، الأمر الذي عزز من العمل الذي كان قد شرع به لبناء مهبط. كما تم بناء الحظائر واقامة مباني التخزين و تصنيف مختلف المخازن ، كما تم إضافة إلى ذلك، بناء مخزن للقنابل في موقع بعيد زيادة على ورشات ومساكن الطيارين وفنيي التصليح. و الجدير بالذكر أن الطيران لم يكن مهملا فبعد أن تقدم الخدمة للطائرات كان جميع الطيارين الأربعة يقومون بطلعات. ولقد تم إختيار مهبط أرضي إضطراري في القطيف بعد موافقة أميرها.

وبناءً على أوامر جلالة الملك عبد العزيز طارت الطائرات الأربع إلى مخيمه في حباري وضحا التي تقع على بعد ٢٣٠ ميلاً من دارين وذلك في السادس عشر من يناير. وكان جلالة الملك عبد العزيز قد أستقبل الطيارين الأربعة وقام بمعاينة الطائرات وأذن لأحد وزرائه بأن يطير في جولة قصيرة. وبينما كانت الوحدة في حباري وضحا طارت القوة الجوية الملكية بالمتمرد فيصل الدرويش إلى جلالة الملك عبد العزيز. وفي عودتهم إلى جزيرة دارين في الثلاثين من يناير سلمت الرحلة بريد جلالة الملك عبد العزيز إلى الجبيل وكانت هذه هي المرة الأولى التي ينقل فيها البريد بواسطة طائرات الحجاز.

إنصرفت نشاطات الطيران في الأشهر الأربعة التالية إلى تحسين قدرة قوة الحجاز الجوية على القيام بنوع من الطلعات العملياتية التي تم شراء الطائرات من أجلها. وإضافة إلى العمل على إقامة لإتصالات مع الوجهاء العرب زادت القوة الجوية مداها القتالي المحتمل وذلك بمسح المزيد من المهابط الأرضية الإضطرارية وتعليمها. إن فعالية الإبقاء على ذراع قوى ظهرت في الخامس والعشرين من فبراير عندما أسقطت آخر رسالة فوق قرية محلية بناء على أوامر أمير القطيف، كان أهلها يثيرون المشاكل، ونتيجة لهذه الطلعة توقفت المشاكل.

إنهارت حركة الثور بنجد إثر سجن فيصل الدرويش وأعيد فرض الإستقرار السياسي. ودفع هذا الأمر جلالة الملك عبد العزيز إلى نقل قوة الحجاز الجوية إلى جده. ولتعذر تحقيق رحلة مباشرة عبر شبه الجزيرة العربية طلب في ١١ يونيو إذن أن تطير طائرات القوة الجوية فوق الكويت والعراق وعبر الأردن. ولقد أجيب طلب جلالة الملك ووافقت وزارة الجو البريطانية على توفير طيار للطائرة الرابعة كون أحد الطيارين الأصليين قد صرف من الخدمة في ٢١ مايو. وتقرر أن تتوجه الطائرات إلى هنيدي حيث المستودع الرئيس للقوة الجوية الملكية في العراق لتقضي مدة ثمانية أيام لإجراء التعديلات.

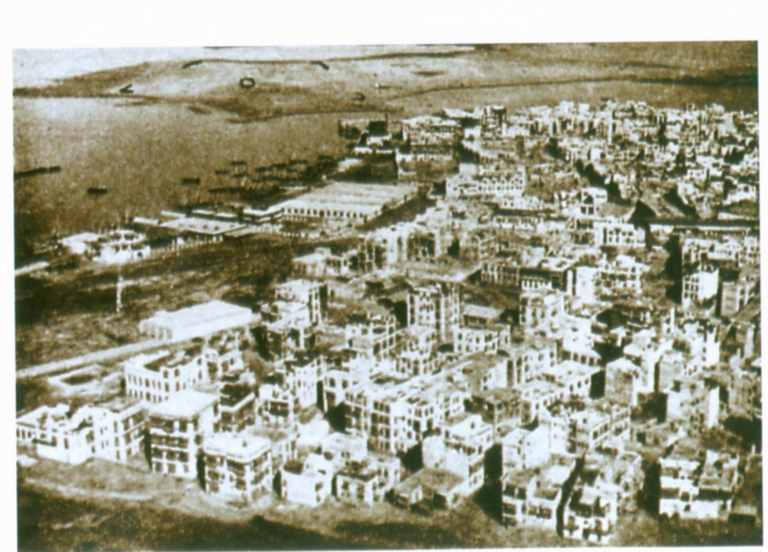
في الأول من يوليو تلقى كبير الطيارين موريس أوامر من حكومة الحجاز بتحويل القوة الجوية إلى جدة عن طريق العراق وعبر الأردن. وغادرت القوة الجوية جزيرة دارين في ٢٣ أغسطس ترافقها ثلاث طائرات تابعة للقوة الجوية الملكية من طراز وابيتي. وقاد الطائرة الرابعة الملازم طيار بيرسون Pearson من القوة الجوية الملكية بدلاً من الطيار المطرود، وطارت الطائرات على مراحل حتى جده. وحظيت قوة الحجاز الجوية عند وصولها بإستقبال رسمي كبير ترأسه ممثل جلالة الملك عبد العزيز فؤاد بك حمزة والقائم بالأعمال البريطاني ونائب القنصل مع جمع كبير من المواطنين. خصصت الأسابيع القليلة التالية لأنشاء مهبط جديد. وما أن تمّ الانتهاء من ذلك حتى إستؤنفت عمليات الطيران المعتادة في أواسط أكتوبر. وفي الثالث عشر من نوفمبر إلتقى الأعيان العرب في منزل وزير المالية وإتفقوا على أن يفاتحوا حكومة الحجاز لتأذن بإنشاء جمعية الطيران. وما لبثت الحكومة أن وافقت على ذلك بسرعة.

في الثامن من يناير سنة ١٩٣١ تم القيام بطلعة جوية بارزة الأهمية عندما إشتركت ثلاث طائرات في تشكيل في إستعراض عسكري في الكندرة أمام الأمير فيصل في جزء من الإحتفالات التي

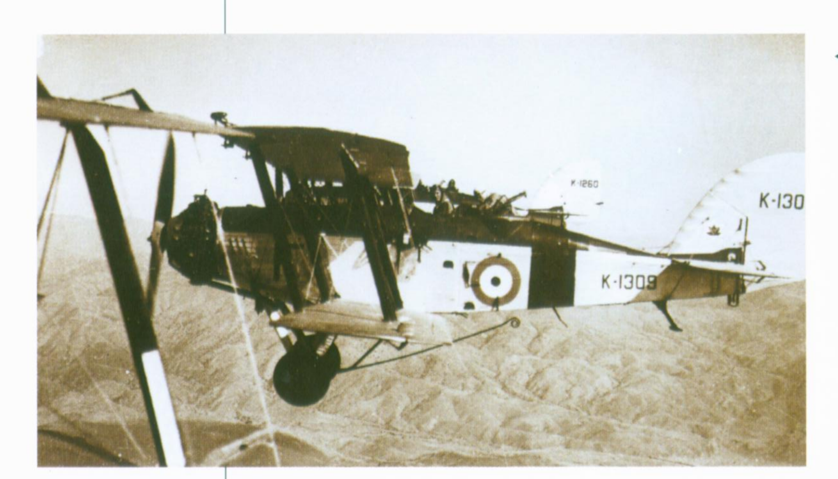





▲ طاقم طائرة الوابيتي من قوات الطيران السعودي الملكي وعدد من أفراد طاقم العمليات، القائد الطيار ن. نيودينوف الثاني من اليسار والثالث من اليمين الذي يرتدي العقال العربي هو ضابط من قوات الجيش السعودي العربي.



▲ منظر لجنوب مدينة جده والمهبط الجديد، الجزيرة الرملية أعلى اليسار



تشكيل طائرة الوابيتي ◄

ميزت الذكرى الخامسة لتولي الملك عبد العزيزالحكم.

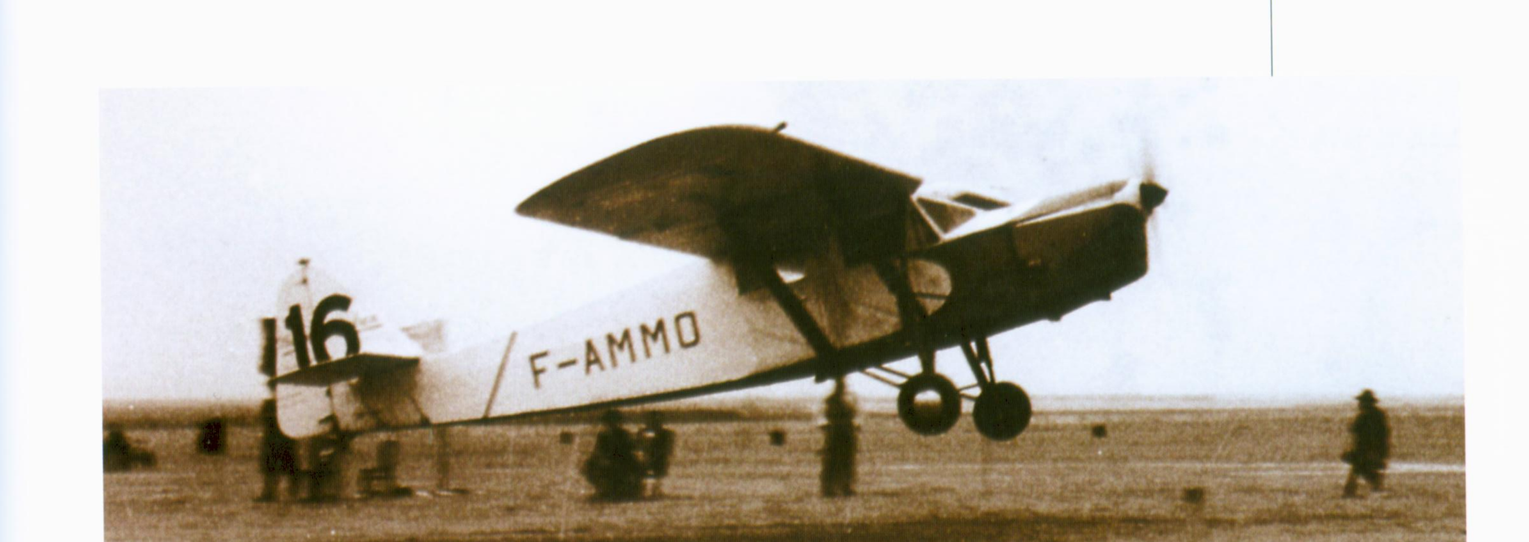
في هذه الأثناء كانت عقود الموظفين الأجانب قد إنتهت. وغادر آخر فنيي الإصلاح جده في الحادي عشر من فبراير وتبعه في ١٨ يوليو إثنان من الطيارين الثلاثة الباقين وكبير الطيارين موريس وفرانك نورث. وفي أعقاب مغادرة الموظفين البريطانيين وظفت حكومة الحجاز طيارا المانيا يدعى السيد كراكوسكي Herr Krakowsky ، وفني إصلاح. وفي مايو من السنة نفسها وضعت الطائرات تحت إشراف لجنة من الضباط العسكريين يرأسها الطيار البريطاني الوحيد الباقي كولن لووي Colin Lowe وإستمر هذا التنظيم في تشغيل القوة الجوية حتى أواسط سبتمبر. وفي الثالث عشر من هذا الشهر تحطمت طائرة "وابيتي" و التي كان يقودها طيار ألماني شارك في الحرب العالمية الأولى عندما أصيب بإغماء أمام جهاز القيادة حينما كان في مهمة ضد إمام اليمن. بعد هذا الحادث عاد لووي إلى بريطانيا وعلقت العمليات الجوية مؤقتا.

في الثالث والعشرين من سبتمبر سنة ١٩٣٢ سميت البلاد المملكة العربية السعودية، دولة إسلامية لغتها الوطنية العربية ودستورها القرآن الكريم. نتيجة لذلك بدل اسم قوة الحجاز الجوية الى القوة الجوية الملكية السعودية.

أن التكاليف الكبيرة والمستمرة – التي ترتبت على توظيف طيارين وفنيي الإصلاح الأرضيين من أوروبا الغربية – أقنعت جلالة الملك عبد العزيز بالحاجة إلى البحث في مكان آخر عن موظفين مؤهلين لتشغيل قوته الجوية. وكونه رجلاً ذا بصيرة وصبر كان مستعدا للإنتظار إلى أن يحين الوقت المناسب قبل أن يتخذ التعهدات الضرورية لضمان النجاح. ومتابعة لهذه السياسة وظفت حكومة المملكة العربية السعودية إثنين من رجال الجو الروس البيض: كبير طيارين وفني إصلاح، كانا على خبرة في تشغيل الطائرات في الحجاز. وكان قد وصل إلى جدة الطيار نيكولاس نيديونوف، وفني الإصلاح ماكسيموف في الثالث من يونيو سنة ١٩٣٤، ووجدا بعد فحص طائرات الوابيتي الثلاث أنها في حالة جيدة. وإستؤنفت على هذا الرحلات التجريبية في الثاني من يوليو بعد تلقي قطع الغيار الأساسية وطارت طائرة إلى الطائف في الخامس من يوليو. وكان إعلان حكومي قد أكد أن مطارا عسكريا سيشاد في الطائف بدلاً من جده لأسباب تتعلق بالمناخ. ثم طارت بعد ذلك طائرة "وابيتي" ثانية إلى الطائف في أوائل أغسطس.

على الرغم من أن نشاط الطيران إنحسر في الطائف بقية السنة أرسلت طائرة "وابيتي" إلى جده في السابع والعشرين من أكتوبر لعمليات محتملة. وفي الثامن عشر من نوفمبر إنضم روسيان أبيضان إلى القوة الجوية الملكية السعودية. وفي بواكير سنة ١٩٣٥ حولت قاعدتها التشغيلية الرئيسة إلى الطائف.

وبتوجيه حكيم من جلالة الملك عبد العزيز تمّ التوصل إلى إتفاق مع الحكومة الإيطالية يتلقى بموجبه الملاحون السعوديون تدريباً في إيطاليا وتوفر فيه الحكومة الإيطالية طائرات تدريب



▲ هبوط طائرة أي كادرون-رينو-بليكان

وركاب للمملكة العربية السعودية. وفي ١٩٣٥ أرسل أول عشرة سعوديين إلى إيطاليا للتدرب على الطيران العسكري.

وعند إستكمال التدريب الأولي عاد إلى جده في الرابع من أبريل ١٩٣٦ ثمانية من الملاحين التلاميذ حيث إلتقوا جلالة الملك عبد العزيز وكبار أبنائه وحياهم بدفء مسمياً إياهم "نسورنا". أما التلميذان الطيران الباقيان فقد عادا إلى جده من إيطاليا في ٣١ مايو. وفي الوقت نفسه فتح في بعض المدن إشتراك لتمويل شراء ثلاث طائرات إضافية سميت مكة وجده والرياض. في هذا الوقت كان الموظفون الروس البيض قد تم إنقاصهم إلى ثلاثة أفراد يرأسهم نيديونوف.

كانت الطائرات الأولى الثلاث التي زودت بمقتضى الإتفاق السعودي الإيطالي تدريبية من طراز Caproni Ca-100 وقد وصلت معبأة في صناديق من الفولاذ في التاسع والعشرين من مايو ١٩٣٦. وأقلعت أولى هذه الطائرات في السابع عشر من يونيو. وكان مدرب إيطالي قد وصل للإشراف على مزيد من التدريب للطيارين السعوديين.

وبحلول أغسطس من سنة ١٩٣٦ بدأ الطيارون بالقيام برحلات طويلة: حيث حلقوا في الخامس والعشرين من أغسطس فوق مكة في أول رحلة طيران في الفضاء المقدس للمدينة المقدسة. وكان العمل مستمراً لتحضير مهبط قرب الكندرة، بينما بقيت القاعدة الرئيسة للقوة الجوية الملكية السعودية في الطائف.

بتوجيه من نيديونوف قام الطيارون السعوديون الذين تدربوا في إيطاليا بطلعات تجريبية على متن طائرة Caudron- Renault Pelican أحادية السطح التي قدمتها الحكومة الفرنسية هدية لجلالة الملك عبد العزيز.

كانت الطائرة طائرة إسعاف جوي أعيد تجهيزها للإستخدام الملكي بحيث تتسع لثلاثة ركاب إضافة إلى الطيار. وصلت الطائرة إلى ينبع في الرابع والعشرين من مارس سنة ١٩٣٦ يقودها العقيد بيتو Pitault من فرنسا عبر شمال أفريقيا ومصر، وحطت بجده في اليوم الثاني.

وصلت إلى جده في الرابع من نوفمبر ١٩٣٦ طائرة إيطالية رابعة ذات ثلاث محركات من طراز Caproni Ca-101 تحتوي على ثمانية مقاعد. وكان مدى هذه الطائرة ٩٣٠ ميلاً بسرعة قصوى تبلغ ١٧٤ ميلاً في الساعة. وكانت قد طارت من روما عبر تونس وبنغازي والقاهرة ووادي حلفا وكسلا وأسمرا ومصوع في مسافة تبلغ



◄ طلبة سعوديون مع المدربين الإيطاليين في إيطاليا

٧٠٠٠ كيلو متر في ٣٥ ساعة. وكانت أول طائرة تستخدم مطار الكندرة بالقرب من قصر الكندرة حيث أقيم حفل إستقبال للإحتفال بوصولها.

وزودت الحكومة الإيطالية أيضاً حظيرة كبيرة من الفولاذ قادرة على إيواء ٢٠ طائرة. وكانت قد أحضرت مجزأة وأعيد تركيبها في الكندرة فريق من عشرة إيطاليين. وكان نيديونوف قد كتب أن طائرات الوابيتي المتبقية منذ سنة ١٩٥٩ من بين مخزون طائرات القوة الجوية الملكية السعودية، كانت في حالة ممتازة "وصالحة لخمس سنوات أخرى". وفي أبريل طار إلى جده بواحدة من طائرات الوابيتي المتمركزة في الطائف.

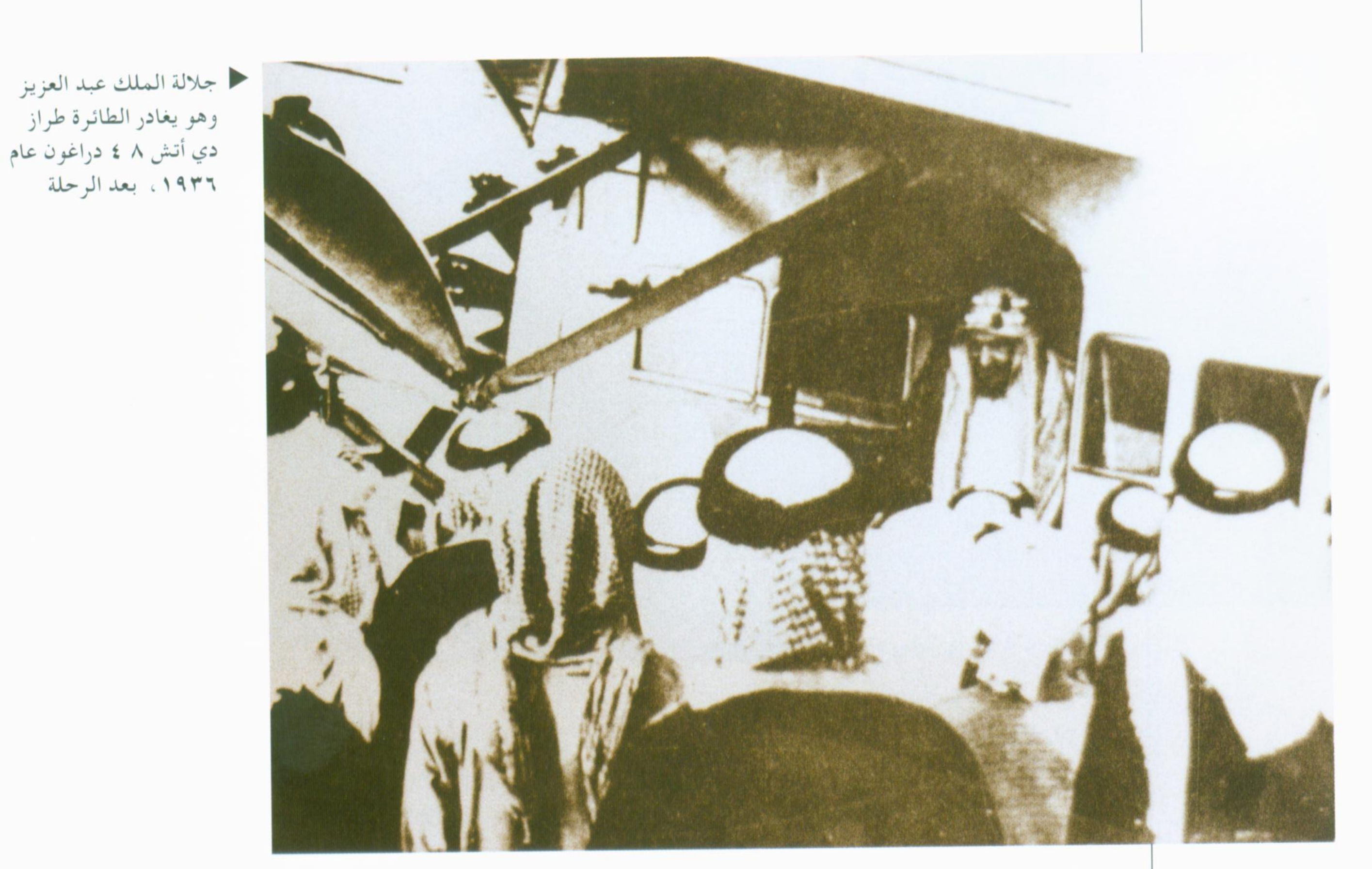
شهدت سنة ١٩٣٧ عرضين جويين بارزين. الأول في الحادي والعشرين من أبريل إحتفاء بالزيارة الأولى للأمير سعود إلى جده منذ إقامة تدريب للطيران في المملكة. وكان أحد رجال



طائرة طراز كابروني سي أي ١٠٠ ◄



طلبة سعوديون أثناء التمرين في ايطاليا مع المدربين أمام طائرة أنسالدو اي ٦/٣٠٠ ▼



▶ جلالة الملك عبد العزيز وهو يغادر الطائرة طراز دي أتش ٨ ٤ دراغون عام ١٩٣٦، بعد الرحلة

الجو، ويدعى حمزة أفندي طرابزوني، قد طار منفرداً بطائرة كابروني Caproni Ca-101 ذات المحركات الثلاثة تبعه عبد الله أفندي منديلي الذي أقل الأمير سعود ثم الأمير فيصل ثم عدداً آخر من الأعيان.

وصلت طائرتا كبروني الباقيتان اللتان زودتهما الحكومة الإيطالية إلى جده في ٢٧ أبريل ١٩٣٧ وفي ٢٦ مايو، وبعد إتمام عملية مسح جوي، قدمت هيئة التعدين السعودية عرضاً عن طائراتها ذات المقاعد الأربعة من طراز بيلانكا Bellanca إضافة إلى ذلك أعاد نيديونوف وإثنان من فنيي الإصلاح الروس، يعينهما فني إصلاح خبير من مصر، طائرة وابيتي معطلة منذ سنة ١٩٣٢ إلى حالة تصلح للطيران. إن أول رحلة مسجلة إستقلها جلالة الملك عبد العزيز تمت في سنة ١٩٣٦، عندما طار بطائرة من طراز *84* De Havilland Dragon من شركة مصر



▲ منظر لداخل الطائرة أيرورك دي أش دراغون





▲ طائرة طراز كابروني ذات الثلاث محركات

إيرورك Misr - Airwork وإفتتحت طائرة دراغون في سنة ١٩٣٧ خدمة جوية منظمة بين جده والمدينة في وقت الحج. سافر بعض من الحجاج جوا من مصر وعودة إليها.

أما العرض الجوي الثاني للسنة نفسها فقد تم في ديسمبر إحتفاء بزيارة جلالة الملك عبد العزيز إلى جده، وأظهر التقدم الذي بلغته القوة الجوية الملكية السعودية. حيث طارت ست طائرات أربع منها يقودها سعوديون تدربوا في إيطاليا. وقام سعوديان –كل منهما على حدا– بالتحليق في بطائرة تدريب إيطالية، وطار سعودي ثالث بالطائرة الفرنسية من طراز كودرون – رينو، وحلق سعودي رابع بطائرة كابروني Caproni Ca-101 ذات الثلاث محركات.

إن النجاح الذي حققه الطيارون الأوائل الذين تلقوا تدريبا خارجياً دفع الحكومة السعودية إلى



▲ طيارون امام طائرة أنسالدو





طائرة كبروني ١٠١◄



▼ دي أتش ٨٢ أي تايغر موث



ولادة قوة جوية

إتخاذ قرار بتدريب الطلاب في الخارج، ولكن في مكان أقرب إلى الوطن حيث يكون التدريب بالعربية بدلاً من أي لسان أوروبي. واقترحت وزارة الجو البريطانية بديلاً عملياً للطيارين السعوديين بحيث يتدربون في مدرسة الطيران المدني التي تقوم عليها شركة مصر إيرورك في القاهرة. وإقترحت بأن يتدرب بعض فنيي الإصلاح في مركز القوة الجوية الملكية في أبو قير.

في أبريل سنة ١٩٣٨ قدمت الحكومة الفرنسية للحكومة السعودية طائرة حديثة ثانية أحادية السطح منخفضة الجناح ذات محرك واحد من طراز رينو – د،ذي ست إسطوانات وبقوة ٢٢٠ حصاناً.

في الشهر التالي طارت أربع طائرات من جده على طوال الساحل وعادت بعد يومين. لقد غطت الرحلة الخارجية التي بلغ طولها ١٧٥ ميلاً في ساعتين وعشر دقائق وعادت فيما لا يزيد عن الساعتين فقط. أما الطائرات الأربع المشاركة فقد كانت : طائرة بيلانكا والتي قادها نيديونوف، وطائرات الكابروني الثلاث. إثنتان منهما قادهما أربعة سعوديين والثالثة قادها الرائد الإيطالي شيكو Ciccu وسعودي وقبل أن تنصرم السنة شوهدت تشكيلات مصقولة تتألف من ثلاث طائرات تطير فوق جده.

باستثناء نيديونوف، بقي أفراد البعثة الجوية الإيطالية المدربين الوحيدين للطيارين السعوديين خلال هذه الفترة. وفي أعقاب إصلاح نيديونوف لطائرة ثانية من طراز "وابيتي" نظمت القوة الجوية الملكية السعودية في سربين : واحد يتألف من ثلاثة طائرات كابروني Caproni DC-101 وطائرة كودرون رينو الجديدة. أما السرب الآخر فقد تألفت طائراته من البلانكا وطائرة كودرون – رينو القديمة وأربع طائرات "وابيتي" إثنتان منها كانت صالحتين للطيـران.

في سنة ١٩٣٩ قررت الحكومة السعودية إرسال ثمانية طيارين سعوديين إلى مصر للتدريب، وأنهت البعثة الجوية الإيطالية. وغادر الإيطاليون وفقا لذلك في أبريـل وفي ٢٢ يونيـو طار عبد الله منديلي ، أحد الطيارين الذين تدربوا في مصر، من القاهرة إلى جده بطائرة ذات مقعدين من طراز De Havilland 82A Tiger Moth تعود لشـركة مصر إيرورك، وكان برفقتـه فني إصلاح. ولقد شوهدت حماسة كبيرة عند وصول Mandili منديلي وفي نوفمبر تولى قيادة القوة الجوية الملكية السعودية.

إستمر تدريب طياري القوة الجوية الملكية السعودية خلال سنة ١٩٤٠ بإستخدام طائرات كابروني. وكانت هذه السنة التي أثرت فيها الحرب العالمية الثانيـة، التي إشتعلت نيرانها في سـنة ١٩٣٩، على الدولة السعودية: فقد هاجم سـرب من ثلاث قاذفات إيطاليـة من طراز Savoia - Marchetti مرافـق شركة Arabia Standard Oil Company - California حول الظهران بعد أن أقلعت من

جادورا في جزر دوديغانيس اليونانية.

وقع الهجوم في الساعة الثالثة فجراً في التاسع عشر من أكتوبر وتسبب بأضرار طفيفة لحقت أنابيب النفط. واستمر الطيران الإيطالي، في أعقاب الغارة، في إنتهاك المجال الجوي السعودي في أثناء عودتهما إلى أسمرة. وأعلن جلالة الملك عبد العزيز رأيه أن القصف لم يكن عرضياً على الرغم من التأكيدات الإيطالية على عكس ذلك. وأعتبر ذلك محاولة من الإيطاليين لإجبار المملكة العربية السعودية على البقاء محايدة في الحرب.

لم يكن للهجوم العسكري الإيطالي على البلاد أن يصرف رجلا يتمتع بشجاعة جلالة الملك عبد العزيز البدنية وأخلاقه العظيمة عن إتخاذ



ولادة قوة جوية

الإجراءات التي علم أنها مناسبة. وبالفعل فقد عرض على بريطانيا في سنة ١٩٤٢ في إيماءة كرم متميزة، جميع طائرات القوة الجوية الملكية السعودية لمساعدة القوة الجوية الملكية البريطانية في عملياتها ضد دول المحور. ونتيجة لذلك، دخلت طائرتا كابروني ذات ثمانية مقاعد في القوة الجوية الملكية البريطانية وخدمت في سرب الإتصالات في نيروبي. وعلقت فيما بعد مؤقتاً العمليات الجوية في المملكة العربية السعودية حتى نهاية الحرب العالمية الثانية.

خلال السنوات الست للنزاع دعم جلالة الملك عبد العزيز قضية الحلفاء بينما إستمر في الداخل في التمسك بالقرآن الكريم قوة تعين على الإستقرار والعمل الحسن وما أن وضعت الحرب

▼ طائرة قاذفة قنابل شافولا – مارشيني





▼ جلالة الملك عبد العزيز عند لقائه برئيس الوزراء البريطاني ونستون تشرشل في شرفة فندق بحيرة الأوبرج، مصر في ١٧ فبراير ١٩٤٥



العالمية الثانية أوزارها في سنة ١٩٤٥ حانت اللحظة لزعماء التحالف الغربيين للإعتراف رسمياً بقدرته في الحكم. ولقد وفر مؤتمر زعماء التحالف في يالطا فرصة نادرة إستغلتها الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا العظمى.

فقد إلتقى الرئيس فرانكلين ديلانو روزفلت، رئيس الولايات المتحدة الأمريكية بجلالة الملك عبد العزيز على متن حاملة الطائرات Quincy USS في البحيرات المرة في قناة السويس في ١٤ مايو سنة ١٩٤٥، وكان غرض الرئيس مناقشة قرارات المؤتمر حول الشكل المحتمل للعالم بعد الحرب مع جلالة الملك عبد العزيز. وكان لقاء قاد إلى تبادل جهات نظر مفيدة للطرفين.

وبعد ثلاثة أيام عقد جلالته محادثات مع رئيس الوزراء البريطاني ونستون تشرشل، في فندق أوبرج البحيرة على خفاف بحيرة قارون، جنوب غرب القاهرة، حول الدور الذي ستلعبه المملكة العربية السعودية في تشكيل الشرق الأوسط بعد الحرب. وأعتبر الجانبان المباحثات نجحت تاماً.

أن الزخم الذي ولدته المحادثات بين جلالة الملك عبد العزيز ورئيس الوزراء تشرشل قد عزز عليه ترأس الأمير فيصل وفداً سعودياً إلى بريطانيا في أغسطس ١٩٤٥ في أثناء هذه الفترة المباشرة



التي أعقبت الحرب كانت حاجة جلالة الملك عبد العزيز الملحة تقوم على إستعادة زخم توحيد المملكة العربية السعودية وذلك بتأسيس نظام حديث للمواصلات. ولقد أعانت على تحقيق هذا الهدف طائرة دوجلاس داكوتان من طراز

DC-3 ذات سبعة مقعداً أهداها الرئيس روزفلت لجلالة الملك في لقائهما التاريخي. بنيت هذه الطائرة في الولايات المتحدة الأمريكية في مارس سنة ١٩٤٥ وسلمت إلى المملكة العربية السعودية من القاهرة في ٢٧ مايو سنة ١٩٤٥، ولقد سافر جلالة الملك عبد العزيز على متنها للمرة الأولى في سبتمبر سنة ١٩٤٥ عندما كان عائداً من العفيف إلى الطائف. وكان قد سمح لأفراد الأسرة المالكة ولكبار موظفي الدولة بإستخدام وسيلة التنقل السريعة هذه لزيارة الأماكن القصيرة من المملكة. عند تقاعد هذه الطائرة من الخدمة في السرب الملكي تحولت طائرة SA-R-1 إلى الخطوط السعودية وسجلت تحت رقم HZ-AAX.

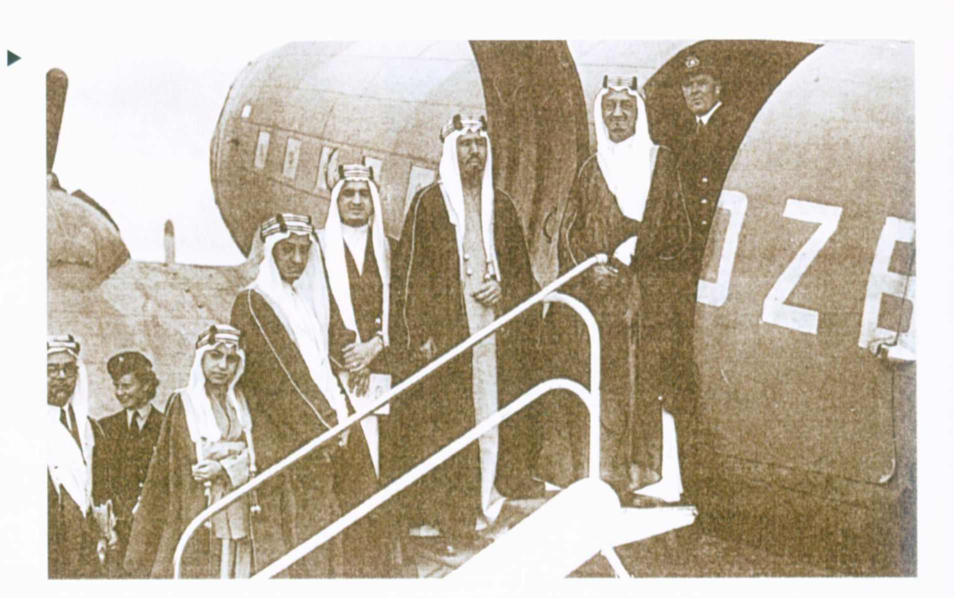
تزايد نشاط الطيران في المملكة العربية السعودية في هذه الفترة التي أعقبت الحرب. وكان جلالة الملك عبد العزيز قد أجاب بالموافقة على مذكرة أمريكية في ٦ مايو سنة ١٩٤٥ تستأذنه في بناء مطار عسكري في الظهران. وفي نهاية السنة، كان ثمة مدرج طوله ٧٢٠٠ قدم متاحاً للإستخدام وأكملت التجهيزات المساندة.

في الثامن والعشرين من فبراير ١٩٤٩، لعبت



▲ جلالة الملك عبد العزيز يلتقي الرئيس فرانكلين ديلانو روزفلت على متن حاملة الطائرات يو أس أس كونيسي في منطقة البحيرات المرة في مصر
١٤ فبراير ١٩٤٥

▶ ينزل جلالة الملك عبد العزيز والأمير فيصل والوزراء من طائرة دي سي ٣ في الرياض عند رجوعهم من الخارج ١٩٤٧



▶ الأمير فيصل والوفد المرافق له عند مغادرتهم بريطانيا في الأول من سبتمبر ١٩٤٥، مرافقاً له من اليمين إلى اليسار الأمير محمد والأمير فهد والأمير عبد الله والأمير نواف.

المملكة العربية السعودية دوراً في إرساء معلم من معالم الطيران. وكان ذلك بمناسبة قيام طائرتا صهريج من طراز بوينج KB29 من سلاح الجو الأمريكي في مطار الظهران بتزويد طائرة "لاكي ليدي" من طراز بوينج B50A بالوقود فيما أعتبر أول رحلة حول العالم من غير توقف. ولقد إستغرقت القاذفة المتوسطة في رحلتها التي بلغت ٢٣،٤٥٣ ميلاً شرقاً من قاعدة كارسول لسلاح الجو الأمريكي في فورت ورث في تكساس – ٩٤ ساعة ودقيقة واحدة زودت في أثناء سيرها بالوقود ثلاث مرات. وفي خطاب الأمير الذي ميز حفل تسليم مطار الظهران إلى الحكومة السعودية، أشار إلى أن التاريخ سيسجل هذه الرحلة بصور خالدة على صفحاته.

إن رغبة جلالة الملك عبد العزيز في تطوير عملية فاعلة للنقل الجوي في مملكته المترامية الأطراف، قادت في سنة ١٩٤٦ إلى تأسيس الخطوط العربية السعودية (والتي أعيد تسميتها السعودية في سنة ١٩٧٢). وبدأت الخطوط في جدولة خدمات جوية تجارية في ١٤ مارس ١٩٤٧ وقد جهزت مبدئياً بأسطول من خمس طائرات من طراز DC3s ذات أربعة وعشرين مقعداً.

في يونيو من سنة ١٩٤٥ طلب جلالة الملك عبد العزيز رسمياً مساعدة حكومة جلالة ملك بريطانيا لإعادة البدء في تدريب طاقم الطيران المدني السعودي. وكانت التوصية أن بمقدور بعثة تدريب الطيران المدني البريطانية تلبية الإحتياجات المبدئية بطائرة Avro Anson MK1 لأغراض الإتصالات، وبطائرتين من طراز Tiger Moths مع فريق للتدريب وغيرهم من الموظفين لتنفيذ مهمة التدريب. ولقد تضمن العرض إجراء تدريب مبدئي على الطيران في السعودية يعقبه تدريب متقدم في بريطانيا. وكان



▲ طائرة طراز بوينج "لاكي ليدي" تتزود بالوقود من خزان طائرة طراز بوينج كي أي ٢ أي



ولادة قوة جوية



▼ تزويد الطائرات بوقود الفيونيل





▲ بعثة أنسون على خط المملكة العربية السعودية في مطار نيس



▲ طائرة هوية و GA1XY

وزير الخارجية السعودي قد قبل بالعرض البريطاني. ووصلت على هذا طائرة Anson على متنها مدربو الطيران وموظفو الخدمات إلى جده في ١١ نوفمبر سنة ١٩٤٧، ومضت في طريقها في اليوم نفسه إلى مطار الحوية الذي يقع على بعد ٢٧ كيلومتراً شمال الطائف. وفي ١٣ نوفمبر عادت طائرة الأنسن Anson إلى جده لإحضار طائرتي Tiger Moths التي أعيد تجميعها في أعقاب وصولها من بريطانيا بحراً. ورافقت هاتين الطائرتين في رحلتها من جده إلى الطائف طائرة الأنسن فوق جبال تهامة على إرتفاع يزيد على ٧٠٠٠ قدم.

كانت الوحدة تحت إشراف كبير المدربين قائد الجناح هيو بلاك Hugh Black، تتألف من مدربين إثنين للطيران وكبير مدربين أرضي، وكبير مهندسين ومهندسين مساعدين، وتمت عملية التدريب على طائرات تدريب من طراز لينك Link Tiger Moth.

عند الوصول أعد مهبط صحراوي بدائي، وبنيت سدود أرضية لإعطاء الطائرات درجة من الحماية من رياح الصحراء والرمال العاصفة. إن عدم توفر مرافق خدمات متخصصة كان يعني أن يرتحل المهندسون عندما ينفذون الإجراءات الأساسية مثل تجارب السحب على طائرة *Anson* وكان الوقود يصفى عن طريق إستخدام جلد الشامرا لإزالة الشوائب الكبيرة التي وجدت في الإسطوانات سعة ٥٠ جالوناً.

بدأ تدريب ١٤ طالباً تم إختيارهم وكانوا بانتظار وصول الطائرات وفريق التدريب في ١٤ نوفمبر ١٩٤٧، وعلى الرغم من أن الطلاب كانوا قد تعلموا الإنجليزية في المرحلة الثانوية إلا أنهم لم يتقنوها بما فيه الكفاية لفهم التدريب الأرضي من غير مساعدة مترجم. وكان يقدم شرح ملخص جداً قبل كل رحلة للتقليل من الحاجة إلى الإتصال في أثناء الرحلة.

تجلت الكفاءة العالية والقدرة الطبيعية للموظفين الذين إختارتهم السلطات السعودية عندما تغلب الطلاب على الظروف الصعبة التي



▲ قائد الجناح هيو بلاك في الوسط مع مدربين إثنين للطيران.



كانت تواجههم. فقد أنجز الطالب أسعد الزهير في ١١ فبراير ١٩٤٨ طلعات طيران منفردة على متن طائرات Tiger Moth تبعه الطالب أكرم كمال خوجة في ٢٢ فبراير. لقد عزز هذا التقدم المبكر مجمل ملكات تدريب الطيران المدني بحيث أتمّ في أغسطس سنة ١٩٤٩ تسعة طيارين سعوديين تدريبهم المبدئي على الطيران و أتقنوا اللغة الإنجليزية، الأمر الذي مكنهم من الألتحاق بدورة تدريب متقدم على الطيران في هامبل وبرث في بريطانيا.

في ١٤ مارس سنة ١٩٤٧ غادرت طائرة من طراز DC-3 من جده إلى الرياض والهفوف والظهران رابطة بذلك بين المدن الرئيسة في المملكة. وفي يونيو عام ١٩٤٩ حصلت الخطوط العربية السعودية على خمس طائرات من طراز 170 Wayfarer Bristol. لقد أعانت قوة الخطوط الجوية و امكانياته تعدد إستعمالاتها على خدمة المراكز السكانية الصغيرة المجهزة فقط بمهابط للطائرات. كما أعان التوسع في الأسطول وتطوير المرافق الأرضية على تحقيق هدف أثير لجلالة الملك عبد العزيز وهو إستخدام الطائرات لنقل الحجاج من مكة والمدينة وإليهما في أثناء موسم الحج.

أن العائدات الكبيرة التي بدأ النفط يأتي بها للمملكة العربية السعودية مولّت تطوير الأنجازات الكبيرة في البنية التحتية. وقد إشتمل ذلك على خدمات الطيران المدني وإمدادات مياه كافية إلى المدن، وبناء الطرق وشبكة توزيع كهرباء رئيسة. وترافق مع هذه التطورات البارزة الشعور بالحاجة إلى حيازة قدرة محلية لحماية مصادر النفط الحيوية من العدوان الخارجي.

▼ طائرة من طراز بريستول ١٧٠ وايفيريرا



▼ من اليسار إلى اليمين سيري (مترجم)، بيتر هيربرت (مدرب طيران) وطالبين من الكلية الحربية الواقف أكرم كمال والجالس أسعد زهير.



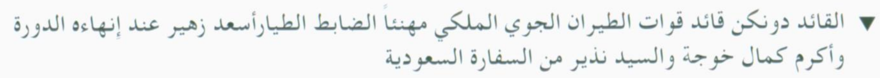
قائد لجناح هيوبلاك ▼



مدرب الطيران مع طالب طيار يستعدان للطيران ◄





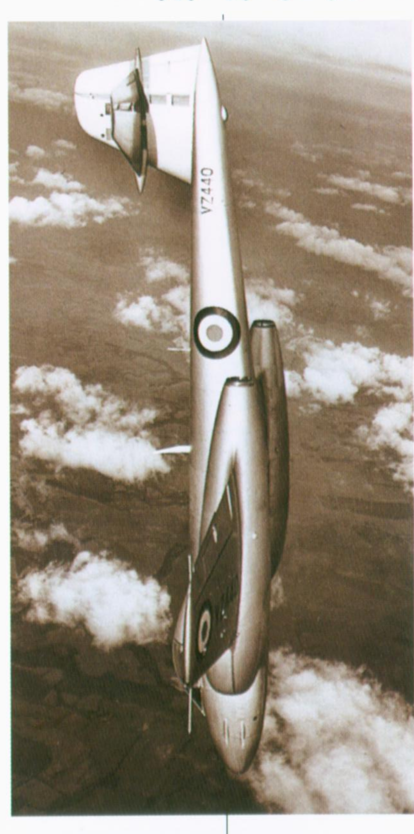


▼ القائد دونكن قائد قوات الطيران الجوي الملكي مهنئا الضابط الطيارأسعد زهير عند إنهاء الدورة وأكرم كمال خوجة والسيد نذير من السفارة السعودية





▼ غوص طائرة طراز مترويرف ٨



																Totals Brought Forward
Date.	Aircraft. Type.	Markings.	Captain.	Engines. / Radio.	Holder's Operating Capacity.	Journey or Nature of Flight. From	To		Flying Times. Departure.	Arrival.	Day. In Charge.	Second.	Night. In Charge.	Second.	Instrument Flying.	Remarks.
16.11.47	DH.82A	G.AITH	MR.HERBERT	GIPSY MAJOR	U/T PILOT	DUAL	INSTRUCTION		07.20	07.35		15.				FAMILIARISATION WITH AIRCRAFT EFFECT OF CONTROLS TAXYING
18.11.47	"	"	MR.HERBERT	"	"		"		10.00	10.35		35				STRAIGHT AND LEVEL FLIGHT
22.11.47	"	"	MR.HERBERT	"	"		"		10.00	10.26		25				STRAIGHT AND LEVEL FLIGHT CLIMBING GLIDING. TAXYING
24.11.47	"	"	MR.HERBERT	"	"		"		10.40	11.46		1.00				STRAIGHT AND LEVEL FLIGHT. TAXYING
29.11.47	"	"	MR.HERBERT	"	"		"		11.05	12.00		55.				CLIMBING. GLIDING. STALLING
20.12.47	"	"	MR.HERBERT	"	"		"		10.40	11.15		35				TAXYING. GLIDING TURNS. MEDIUM TURNS. STRAIGHT & LEVEL
23.12.47	"	"	MR.HERBERT	"	"		"		10.20	11.20		1.00				SPINNING. STALLING. CLIMBING GLIDING. GLIDING TURNS
28.12.47	"	"	MR.HERBERT	"	"		"		12.55	13.35		40				STALLING. STRAIGHT & LEVEL CLIMBING. GLIDING TURNS TAXYING
29.12.47	"	"	MR.HERBERT	"	"		"		11.56	12.46		45				CIRCUITS AND LANDING STALLING TAXYING
30.12.47	"	"	MR.HERBERT	"	"		"		11.05	11.40		35				CIRCUITS AND LANDINGS TAXYING
31.12.47	"	"	MR.HERBERT	"	"		"		14.55	15.35		40				CIRCUITS AND LANDINGS TAXYING / CIRCUITS AND LANDINGS / EMERGENCY LANDINGS. CLIMBING TURNS
												07 26				Totals Carried Forward

مقتطفات من سجل الضابط الطيار خوجة. (أعلاه) طائرة هارفرد.



▲ طائرة من طراز سبيت فاير مارك ١٦

◄ نسخة عن تقرير يظهر تميز الطيارين زهير و خوجة.

ROYAL SAUDI ARABIAN AIR FORCE
R.A.F TRAINING
First Group - Nine Students, January, 1951, onwards.

1: P/O ZOHAIR P/O QUAJA	Flew Harvards, Spitfires, Varsity, Chipmunks, Vampires and Meteors. Completed Flying Instructors Course. Completed Jet Flighter Course. Made a short tour of Aircraft Industry. Returned to Saudi Arabia, December, 1952
2: P/O HASLAM P/O MORAD	Flew Harvards, Spitfires and twin-engined Varsity Transport Training aircraft Attended Air Observation Post (Army Co-Operation) Course (Austers).
P/O HASLAM	Attended Vampire, Fighter Advanced Flying School. Returned to Saudi Arabia January, 1952
P/O/ MORAD	Completed the R.A.F. Transport Advanced Flying School Course satisfactorily.
3: P/OS SAHEAL, NOUR and TAHA	Flew Harvards, Spitfires and twin-engined Varsity Transport Training aircraft Attended Air Observation Post (Army Co-operation) Course (Austers).
1. P/O ZOHAIR P/O QUAJA	Flew Harvards and Spitfires. Completed Advanced Flying School on Vampires and Meteors. Returned to Saudi Arabia, January, 1953.

These officers were given assistance with the English language and mathematics where necessary.
P/Os. ZOHAIR and QUAJA were outstanding pair.

بناء على ذلك عهد وزير الدفاع السعودي الأمير منصور إلى رئيس البعثة البريطانية للتدريب على الطيران المدني بتقديم خطة لتحديث القوة الجوية الملكية السعودية. ولقد قدمت خطة خمسية عرفت بأسم "خطة تطوير القوة الجوية". ركزت الخطة على التدريب في السنوات الثلاث الأولى مع تقديم طائرات عسكرية حال توفر أشخاص متدربون. وكان الهدف تدريب جميع الموظفين المطلوبين وتقديم المرافق الأساسية لقوة جوية ملكية سعودية حسنة التشكيل.

ألف طاقم الطيارين الذي شكل القوة الجوية من الطلاب الذين كانوا يتمون التدريب على الطيران التجاري في بريطانيا. ولقد قلد تسعة سعوديين رتبا عسكرية وبدأوا تدريباً عسكرياً في مدرسة الطيران ريفيريشرفلاينغ، في فيننغلي في ٢٣ يناير

										23.30				Totals Brought Forward
Date.	Aircraft. Type.	Markings.	Captain.	Engines. / Radio.	Holder's Operating Capacity.	Journey or Nature of Flight. From	To	Flying Times. Departure.	Arrival.	Day. In Charge.	Second.	Night. In Charge.	Second.	Instrument Flying.	Remarks.
22.2.48	D.H.82A	G.AITH	MR.HERBERT	GIPSY MAJOR	U/T PILOT	DUAL	INSTRUCTION	09.05	09.30		25				CIRCUITS AND LANDINGS
22.2.48	"	"	MR.BLACK	"	"		"	09.35	10.15		40				SOLO TEST
22.2.48	"	"	SELF	"	"	SOLO	FLYING	10.15	10.25	10.					FIRST SOLO
23.2.48	"	"	MR.HERBERT	"	"	DUAL	INSTRUCTION	08.50	09.10		20				CHECK CIRCUIT
23.2.48	"	"	SELF	"	"	SOLO	FLYING	09.10	09.35	25					CIRCUITS AND LANDINGS
25.2.48	"	"	MR HERBERT	"	"	DUAL	INSTRUCTION	08.45	09.00		15				FORCED LANDINGS
26.2.48	"	"	SELF	"	"	SOLO	FLYING	09.00	09.25	25					CIRCUITS AND LANDINGS
29.2.48	"	"	MR HERBERT	"	"	DUAL	INSTRUCTION	10.35	11.00		25				FORCED LANDINGS SIDESLIPPING & X-WIND TAKE OFF
			SUMMARY FOR FEBRUARY 1948 UNIT:- BRITISH CIVIL AIR TRAINING MISSION TO SAUDI ARABIA. DATE:- 29TH FEBRUARY 1948. SIGNATURE [signature]			DH 82A				01.10	10.55	CERTIFIED CORRECT			B.C.A.T.M. INSTRUCTOR
										01.10	25.35				Totals Carried Forward





◄ الصور الثلاث الى اليسار تظهر طائرة *Temco Buckaroo* في العربية السعودية.



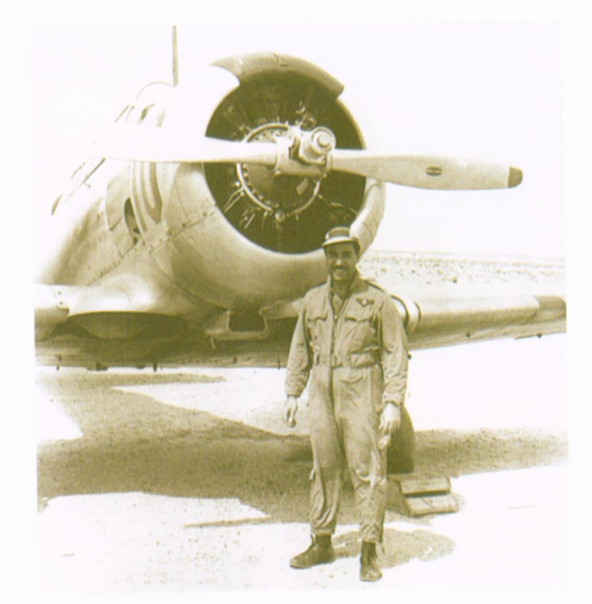












▲ ضابط طيار سعودي أمام طائرة تيكسان ت-٦

سنة ١٩٥١. وقد وفرت الدورة لهم التدريب الأرضي و ٢٥ ساعة طيران على طائرات هارفارد تبعها ١٥ ساعة على طائرات من طراز XVI Spitfire.

إثر إكمال دورة الطيران ذات المستوى المتقدم عين الطلاب في وحدات التحويل العملياتي للتدريب على المقاتلات النفاثة وطائرات النقل المتقدمة ولقد أتمت مجموعة من تسعة طلاب سعوديين بالتالي خطة تدريب مشابهة.

بموازاة مع "خطة تطوير القوة الجوية" أعدت حكومة الولايات المتحدة تقريراً قدمه فريق مسح عسكري أمريكي مشترك للحكومة السعودية. اقترح فيه سبل تلبية المتطلبات العسكرية للملكة بالإضافة إلى بناء للجيش على شكل مرحلي من أجل النهوض بقوة جوية ملكية سعودية مستقلة بذاتها، وتضمن البرنامج الأخير طائرات تدريب، ونقلا جوياً، وقوة مقاتلات تنظم لتشمل قيادة سرب طائرات تكتيكياً وسرب قاعدة جوية مع التجهيزات المساندة المناسبة.

بعد دراسة متأنية اختارت الحكومة السعودية العرض الأمريكي الذي تضمن في جزء منه توفير ثلاث طائرات دوغلاس من طراز C-47 كانت أرقامها ٤٠١، ٤٠٢، ٤٠٣ وذلك في سنة ١٩٥٢، ولقد إستخدمت على نحو مشترك من القوة الجوية الملكية السعودية والخطوط العربية السعودية، وكان يطير بها طيارون أمريكيون من سلاح الجو الأمريكي أو من شركة ترانس وورلد إيرويز Trans World Airways وعندما كانت هذه الطائرات مع الخطوط العربية السعودية سجلت تحت رمز HZ-AA1, AAN, AAQ.

بنهاية سنة ١٩٥٢ أقيمت بعثة تدريب أمريكية في الظهران وبدأ تدريب الطيارين السعوديين. بإستخدام طائرات Temco Buckaroo وتم تعزيز فعالية طاقة التدريب في الظهران بعد تسلم ست طائرات هارفارد في مايو من سنة ١٩٥٣. و بدت سمات القوة الجوية الملكية السعودية أول مرة في أواخر سنة ١٩٥٣ عندما طبقت على طائرات هارفارد في جده.

دعت الخطة الأمريكية إلى عملية بناء للقدرة الجوية و ذلك على مراحل تمتد خلال فترة خمس سنوات. وتم الإلتزام بجدول العملية حيث تم



▲ خمس من طلبة الطيران السعوديون الذين تلقوا تدريب عالي المستوى في حفل إستقبال أقامه لهم السفير السعودي الشيخ حافظ وهبة

تشكيل سرب القوة الجوية الملكية السعودية الثالث المجهز بطائرات من طراز Marauders Douglas B-26 في جده في ١٦ أبريل سنة ١٩٥٥. على الرغم من أن طيارون أمريكيون قادوا الطائرات في البدء. إلا أن طاقما من ستة طيارين سعوديين أتموا تدريبهم في يونيو من السنة نفسها. وتضمن السرب تسع قاذفات من طراز B-26 إضافة إلى طائرات ثنائية التحكم – و التي تتمتع بإمكانية تبادل التحكم بين طيارين و تتابع

▼ طيار أكرم كمال خوجة واقفاً أمام طائرة طراز دوغلاس انفايدر اي ٢٦-بي (تحت) مع رجال الطاقم (إلى اليسار).



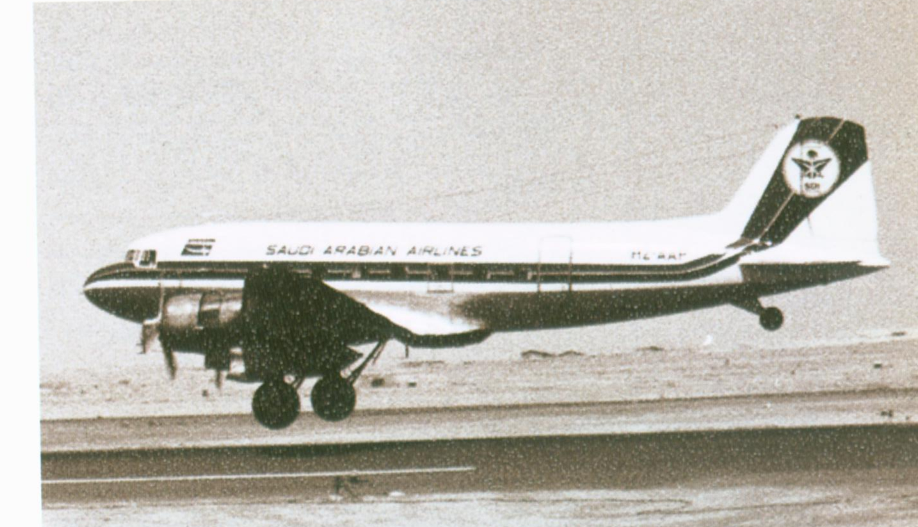








▲ طائرة طراز انفايدر اي ٢٦-بي



▲ طائرة طراز دكوتا زي سي ٣

استمرارية التدريب- إستخدمت لإمكانية تبديل الطيار والتدريب المستمر. وسعياً لمساندة طاقة سرب العمليات عززت سعة تدريب الطيارين بتشكيل السرب السادس الذي يستخدم إثنتى عشر طائرة من طراز Chipmunk T-10 أما الدعم السوقي فقد وفرته طائرات داكوتا من طراز C-47.

وضعت بشكل فوري القدرة القتالية التي حققتها القوة الجوية الملكية السعودية في الربع الثالث من عام ١٩٥٦ تحت الإختبار عندما دعيت المملكة لتحريك قواتها. وكان ذلك إثر الغزو الفرنسي البريطاني المشترك على قناة السويس في أعقاب تأميمها من قبل الرئيس المصري جمال عبد الناصر،

▲ طائرة طراز شيبمونك تي-١٠على ممر الهبوط مع طائرة انفايدر اي ٢٦-بي في الخلفية.

فبإضافة إلى إتخاذ جميع التدابير للدفاع عن وحدة البلاد قدمت المملكة العربية السعودية دعما لا يقدر بثمن لجيرانها العرب في ساعة التجربة.

في الأول من نوفمبر سنة ١٩٥٦ أمنت طائرات النقل التابعة للقوة الجوية الملكية السعودية تعززها طائرات داكوتا BC-3s جسراً جوياً ذو أهمية قصوى لنقل الرجال والمعدات إلى خطوط المعارك الأمامية. ولقد انطلقت الطائرات من قواعدها الرئيسة في الرياض والطائف وجده ناقلة معظم المشاة ومساندتهم السوقية من مواقعهم في زمن السلم إلى مواقعهم الدفاعية في زمن الحرب والمركزة حول المدينة وتبوك والعقبة. وفي نفس الوقت وفر جلالة الملك سعود دعماً إيجابياً فائق الأهمية إلى القوات المصرية التي كانت تحرس قناة

السويس وتعاني من ضغوطات صعبة وذلك بتوفير ملاذا لوحدات سلاح الجو المصري. كما أرسلت القاذفات ذات المحركين النفاثين وطائرات النقل، من بينها طائرات اليوشن من طراز IL-14 إلى الطائف وجده.

ولقد استهجن الرأي العالمي بشدة عمل القوات الغازية التي أجبرت بشكل سريع على التخلي عن مغامرتها المتهورة لدى مواجهتها كل من التضامن العربي في وجه القمع و استهجان القوى العظمى الخارجية.

طائرة طراز إليوشن من مصر ▼





توفي جلالة الملك عبد العزيز في ٩ نوفمبر سنة ١٩٥٣. وهو العاهل المؤسس للمملكة العربية السعودية الذي بدأ الخطوة التي أصبحت قاعدة لمملكة حديثة ومتطورة ومزدهرة إستمرت في عهد خلفه جلالة الملك سعود يساعده صاحب السمو الملكي ولي العهد الأمير فيصل.

لقد حولت بصيرة جلالة الملك عبد العزيز وحكمته مجموعة من الولايات الفقيرة إلى دولة متماسكة نابضة بالحياة تنعم بمواصلات وبنية تحتية حديثة ويسود فيها نظام للحكم حسن التأسيس إلى درجة أنه على الرغم من أن اليد الموجهة قد غادرت فإن رؤاه للمستقبل ومن بينها تطوير القوة الملكية السعودية قد تحققت.

عصر الطائرات النفاثة



الفصل الثالث



عصر الطائرات النفاثة

ان المملكة العربية السعودية هي الدولة الوحيدة التي وقفت جنبا إلى جنب مع مصر في أرض المعركة في أثناء العدوان على السويس. وقدمت مصر اعترافها بهذا الدعم الشجاع بطريقة عملية وذلك بمساعدة المملكة على أن تضع في الخدمة ٢٠ طائرة دي هافيلاند فامباير من طراز FBS-2 كانت قد إشترتها من إيطاليا. أعانت هذه الطائرات القوة الجوية الملكية السعودية على تشكيل أول سرب عملياتي نفاث وهو السرب الخامس الذي كان متمركزا في جده. وكانت الأولى من الطائراتالأربع من هذا الطراز قد وصلت إلى جده في يوليو من سنة ١٩٥٧، ولضمان تحقيق بناء سريع على صعيد القدرة القتالية خضع الطاقم المدير السعودي وموظفو الصيانة لتدريب نموذجي في مصر. وفي نهاية سنة ١٩٥٧ كانت قدرة السرب الخامس قد تعززت على نحوٍ هام عندما بدأ في إعادة التجهيز بضم طائرات F-86F Sabre الأسرع من الصوت.

وفي إدخال الطائرات النفاثة في الخدمة



▲ السرب رقم ٥ سابر F-8 6Fs أثناء التشكيل.

▼ أسعد الزهير، القائد المستقبلي للقوى الجوية الملكية السعودية، يتسلق إلى طائرة فامباير للقيام بغارة.









◄ صاحب السمو الملكي الأمير فيصل بن عبد العزيز ولي العهد يتفحص متطلبات القوات الجوية الملكية

العملياتية جهز السرب الخامس عشر الذي يتخذ من الظهران قاعدة له بطائرات تدريب نفاثة من طراز لوكهيد T-33A تم شراؤها لتوفير تدريب متقدم على الطائرات النفاثة.

وهكذا كانت القوة الجوية الملكية السعودية في نهاية سنة ١٩٥٧ تدرب الطيارين بدأً من المرحلة الإبتدائية فالأساسية فالمتقدمة الى مرحلة التحول النفاث الأساسي و ذلك بإستخدام طائرات "بوكارو" و "تشيب مانك" و"هارفارد" و " ت ٣٣" T-33A ودعماً لهذا التطور السريع للقوة الجوية شكل السرب الرابع في جده في أغسطس من سنة ١٩٥٧ وجهز بست طائرات من طراز Fairchild C-123 Provider وطائرات C-47s شكلت العمود الفقري لسلاح النقل منذ سنة ١٩٥٢ وبطائرتين من طراز C-54 نقلت من الخطوط العربية السعودية.

لقد لبيت المتطلبات الإستراتيجية للقوة الجوية التابعة للمملكة العربية السعودية لمدة تقارب العشر سنوات وذلك بإستخدام طائرات التدريب والنقل والطائرات المقاتلة التي تمّ شراؤها في الفترة الممتدة إلى سنة ١٩٥٧. و مع ذلك فقد بدا واضحاً في بداية الستينات أن الدفاع عن المملكة يتطلب توسعاً كبيراً في قدرة قواتها المسلحة.

في سنة ١٩٦٢ أجرى ولي العهد آنذاك صاحب السمو الملكي الأمير فيصل تفحصاً دقيقاً لمتطلبات بلده. كان قد ترأس لجنة بحث عهد إليها تحديد الحجم المستقبلي للقوة الجوية الملكية السعودية وشكلها ذلك إنطلاقاً من

عصر الطائرات النفاثة



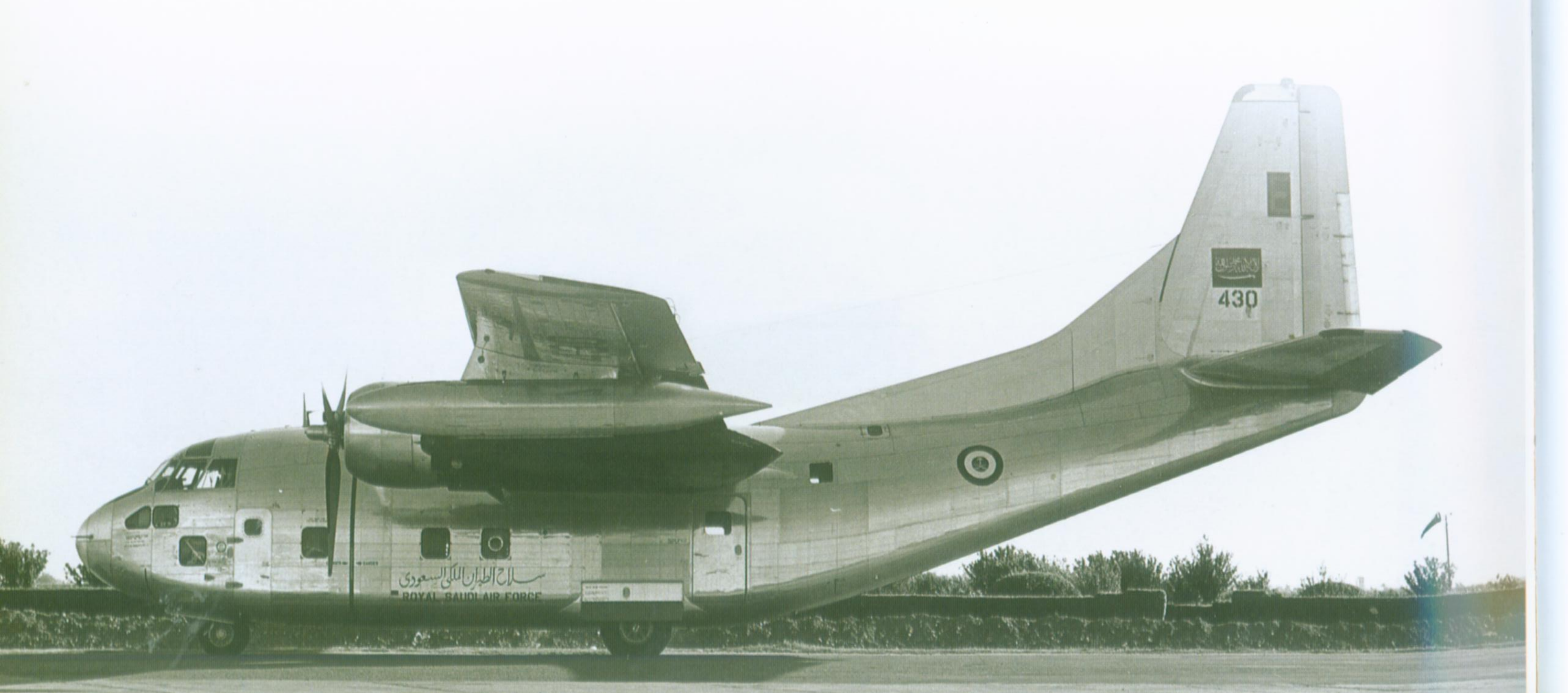
▲ طائرة سرب رقم ٤ C-54 في جدة.

▲ طائرة رقم ١٥ طراز تي - ٣٣ أي تهبط

المتطلبات الإستراتيجية للمملكة. وو تسلم ولي العهد فيصل كامل المسؤولية و المرجعية فيما يتعلق بالقوة الجوية العملياتية الأولى للمملكة العربية السعودية والمؤلفة من طائرات الوابيتي التي إتخذت من جزيرة دارين قاعدة لها في أول الأمر. وهي المسؤولية التي كان قد تسلمها سابقاً و هو أمير في سنة ١٩٢٩.

كانت الخلاصة الأولية التي تمخضت عن دراسة لجنة البحث هي أنه ثمة حاجة ملحة لنظام دفاعي جوي متكامل. كما حددت اللجنة الأجهزة الأساسية المطلوبةوإشتمل ذلك على طائرات أسرع من الصوت وطائرات مقاتلة مزودة بصواريخ، وأجهزة رادار دفاع جوي حديثة، وقدرة هجوم قتالية أرضية تدعمها قوة نقل جوي كبيرة. وكان أساس هذه القوة العملياتية كانت هناك الحاجة لإنشاء أكاديمية جوية لتدريب الضباط، ومعهد للدراسات التقنية لتدريب الموظفين غير

طائرة رقم ٤ طراز سي ١٢٣ بروفايدر في جده ▼







عصر الطائرات النفاثة





◄ طائرة لوك هيد طراز سي ١٣٠ أي التابعة للقوة الجوية الملكية السعودية

في أعقاب وفاة الإمام أحمد، إمام اليمن في ١٨ سبتمبر سنة ١٩٦٢، إستولى الجيش اليمني على السلطة وأعلن االحكم لجمهوري في البلاد. وكانت المملكة العربية السعودية قد أيدت خليفة الإمام الشرعي، وهو إبنه سيف الإسلام البدر، بينما دعمت الحكومة المصرية النظام الجمهوري، وترتب على هذا الخلاف برود سريع في العلاقات السعودية المصرية. وأظهر كذلك الحاجة إلى تعزيز القدرات القتالية التي حددتها لجنة البحث التي رأسها صاحب السمو الملكي الأمير فيصل ولي العهد آنذاك، وذلك عندما بدأت القوات الجوية المصرية بعمليات القصف العنيف المتفرق في منطقة عسير في أواخر سنة ١٩٦٢ وكانت طائرات سلاح الجو المصري من طراز اليوشن " آي إل – ٢٨" وميغ ١٩ المتمركز في اليمن قد هاجمت نجران وغيرها من المدن والقرى في جنوب المملكة العربية السعودية .

إستخدمت الأمم المتحدة ضغطها في محاولة لمنع تصعيد النزاع الذي شمل عمليات هجوم عسكرية مصرية على أراض سعودية دعماً للنظام الجمهوري في اليمن. وكانت قد نجحت بعثة الأمم المتحدة إلى اليمن في إبقاء الوضع تحت السيطرة على الرغم من عمليات الهجوم التي تعرضت لها بين حين وآخر قرى سعودية.

على الرغم من الضغط الكبير الذي فرضته هذه الأحداث على ولي العهد آنذاك الأمير فيصل، فقد العسكريين. لقد تمّ إجراء تقييم شامل من أجل إختيار أفضل الطائرات القادرة على تلبية إحتياجات القوة الجوية الملكية السعودية.

وإشتملت هذه على طائرات ميراج ٣، وطائرات لوكهيد ف – ١٠٤ وطائرات نور ثروب "ف–٥" ومقاتلات فوق صوتية. وأخذ التقييم في الحسبان طائرات النقل وأجهزة الرادار المنافسة، وأنظمة صواريخ أرض جو .



▲ طائرة من سلاح الجو المصري طراز اليوشن أي إل – ٢٨

طائرة من سلاح الجو المصري طراز ميغ ١٩. ▼



◄ طائرات من طراز لايتنغ في الاستعداد للاقلاع الى السعودية

رفض أن يصرف انتباهه عن برنامج التوسع و الذي خطط له بعناية الذي طورته لجنة البحث. ففي يوليو من عام ١٩٦٤ صدر أمر شراء ٥ طائرات لوكهيد C 130E تبعها إختيار الحكومة السعودية في ديسمبر ١٩٦٥ لصفقة مشتركة بريطانية أمريكية لتلبية متطلبات نظام الدفاع الجوي. وكانت الصفقة قد تألفت من ٤٠ مقاتلة Lightning أسرع من الصوت وأربعة أجهزة رادار من طراز AEI ElectronicsT2 مع نظام للإتصالات مشتت وصواريخ هوك أرض جو.

▲ طائرة لايتننغ من القوة الجوية السعودية الملكية طراز تي أم كي ٥٤ تزود بالوقود من طائرة إمداد تابعة للقوات الجوية الفكتورية أثناء تسليمها إلى السعودية.

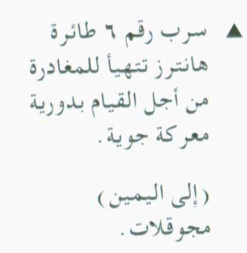
عصر الطائرات النفاثة

إلا أنه لم يتم وضع هذا النظام في الخدمة حتى بداية السبعينات رغم جميع المحاولات الجاهدة وعلى الرغم من الحاجة الملحة إلى التعامل مع إحتمال تعرض منطقة عسير لمزيد من الغارات المصرية. ولمواجهة هذا التهديد تمّ بناء قدرة مؤقتة تتألف من ست مقاتلات فوق صوتية "لايتتنج" وست طائرات هنتر تدعمها بطارية من ثماني قاذفات و٣٧ صاروخاً من طراز "ثندربيرد مارك ١" وجهاز رادار دفاع جوي متحرك كان قد تمّ شراؤه بمقتضى برنامج عرف بأسم البساط السحري. وتم

▼ مشهد من منظار طيار لخميس مشيط







▲ سرب رقم ٦ طائرة هانترز تتهيأ للمغادرة من أجل القيام بدورية معركة جوية.

(إلى اليمين) مجوقلات.





◄ طائرة هانتر 56-F من سلاح الطيران الملكي السعودي قبل تسليمها للعربية السعودية



كذلك تسوية مدرج بطول ٩٨٥٠ قدماً في خميس مشيط التي هاجمتها الطائرات المصرية في ١ مارس ١٩٦٣ وكانت خميس مشيط التي تقع على بعد ٨٧ كيلو متراً من الحدود اليمنية وعلى إرتفاع ٧٠٠٠ قدم عن مستوى البحر، قد طورت لتكون القاعدة الأمامية العاملة لطائرات "البساط السحري".

شكل في مايو سنة ١٩٦٦السرب السادس من القوة الجوية الملكية السعودية و جهز بطائرات برنامج "البساط السحري" من طراز هنتر في خميس مشيط وبدأت هذه الطائرات في يونيو ضرباتها الإنتقامية ضد المواقع المصرية واليمنية المنيعة في المناطق الحدودية وزادت من الدوريات الجوية لمواجهة التهديد الجوي المصري. ولقد تم تأمين عملية المراقبة من محطة رادار أماميةنصبت في منطقة عسران على بعد ٤٧ كيلو متراً من الحدود اليمنية. يذكر أن أول طائرتين من طراز "لايتننغ" قد وصلتا في ٧ أغسطس وتمت عملية إنتشارهما بعد إسبوع وبدأت عملياتهما في ٢٨ أغسطس. وفي ١٣ نوفمبر تولت هذه الطائرات المهام الإحتياطية عن طائرات هنتر ولقد منع نشر هذه المقاتلات المتقدمة مزيداً من الإعتداءات.

مهما يكن من أمر فقد توقفت العمليات المصرية في اليمن عند إندلاع الحرب مع إسرائيل في ٥ يونيو سنة ١٩٦٧ وفي شهر أغسطس من عام ١٩٦٧ إتفق جلالة الملك فيصل والرئيس المصري عبد الناصر رسمياً على أن تنسحب قواتهما من التدخل في الحرب الأهلية في اليمن. وسمح هذا الأمر بسحب طائرات هنتر من السرب السادس وأهديت إلى الملك حسين لتحل محل تلك الطائرات التي فقدها سلاح الجوي الملكي الأردني في أثناء حربه مع إسرائيل.

بينما كانت هذه الأحداث الخطرة تجري على الحدود السعودية اليمنية كان تطوير البنية التحتية للقوة الجوية الملكية السعودية يتقدم بسرعة. فقد تم كما هو مقرر بناء كلية الملك فيصل الجوية

◄ طائرة لايتننغ تنطلق من خميس مشيط

▼ طائرة سترايك ماستر في مهمة تدريبية على علو منخفض.

بالرياض، مجسدة خلاصة لأفضل خواص أكاديميات القوات الجوية الأخرى. ولقد أعان هذا على البدء بأحتواء مجموعات الطلاب المخطط لها، حيث إحتوت الدورة "١٠١" على ١١ طالباً والدورة "١٠٢" على ١٤ طالباً ليبدأ تدريبهم في ٥ يناير عام ١٩٦٨.

وفرت مقررات الدورة في الكلية تدريباً أكاديمياً وتدريباً على الطيران العسكري. ودعم التدريب الأكاديمي أفضل وسائل التدريب الأرضي. ولقد أجري التدريب الأولي على الطيران على طائرات سيسنا من طراز 172G من السرب الثامن في كلية الملك فيصل الجوية. ومن ثم انتقل الطلاب الناجحون إلى السرب التاسع أو إلى السرب الحادي عشر لإستكمال التدريب الأساسي على مستوى الطيران على متن طائرات BAC MK80 Strikemaster. وكانت طائرات السيسنا الثمان وطائرات سترايكماستر الخمس والعشرون قد تمّ شراؤها على كونها جزءاً من الصفقة الأمريكية البريطانية المشتركة. هذا وكان قد تخرج بنجاح جميع الطلاب الخمسة والعشرون من الدورتين "١٠١" و"١٠٢" في ٢١ مايو سنة ١٩٧٠ بحضور جلالة الملك فيصل. ولبيان هذا الحدث البارز في تاريخ القوة الجوية



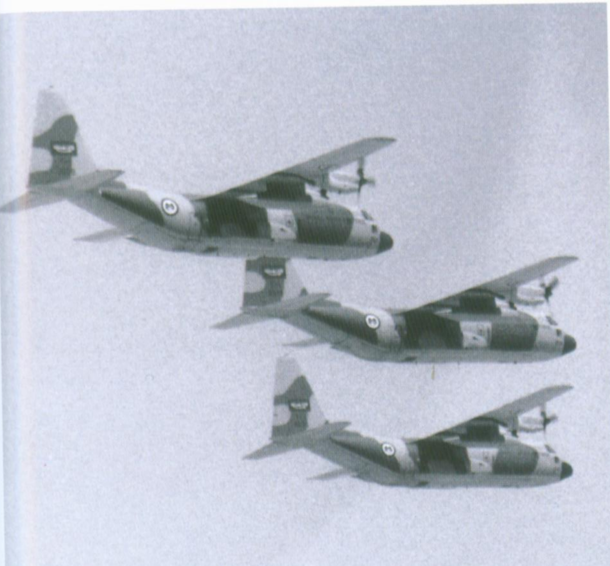
▼ طائرة سسنا 172G على علو منخفض تمر فوق جرف الرياض



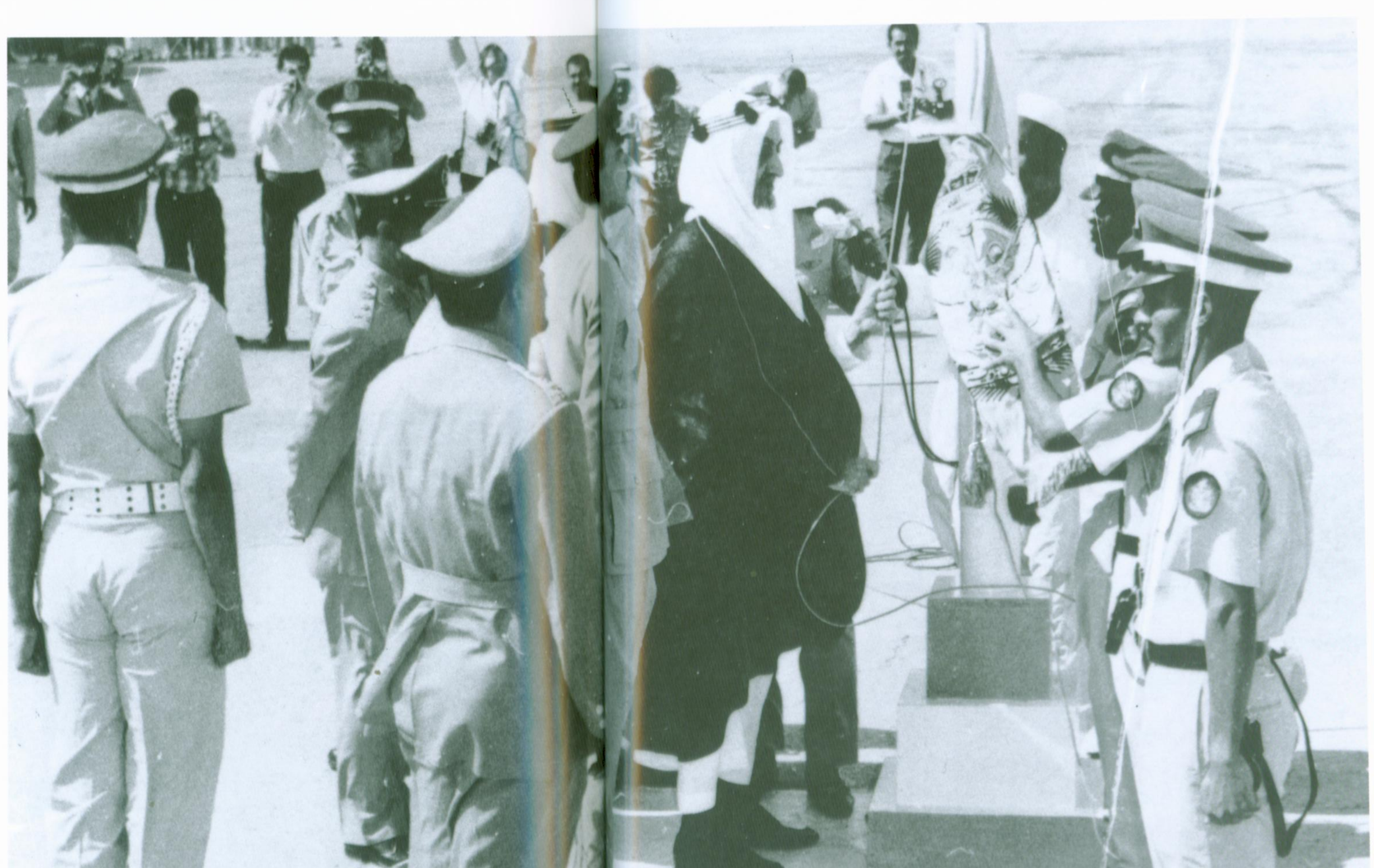
▼ طائرات سترايك ماستر أثناء التشكيل.



▼ طائرات هيركوليس سي-١٣٠







◄ جلالة الملك فيصل يفتتح كلية الملك فيصل الجوية في أبريل ١٩٦٨.



▼ ت-٣٣ تحليق لمجموعة من سيبارز ب-٨٦ب



▲ راينخارز أب٢٠٥

الملكية السعودية إشتمل حفل التخريج على عرض جوي إشتركت فيه جميع أسراب الطائرات.

و من أجل اتمام تدريب الضباط في كلية الملك فيصل الجوية. تم الحاق بعض ضباط الصف بمعهد الدراسات الفنية في الظهران. استقبل المعهد (الذي كان يسمى آنذاك معهد التدريب التقني) مجموعته الأولى المؤلفة من ٣٠٠ طالب في ١٢ أبريل سنة ١٩٦٨ و تخرج طلابها برتبة ضابط صف في ١ سبتمبر ١٩٧٠. ويعتبر معهد الدراسات الفنية مركزا للتميز مخصصا لتوفير التدريب المتخصص لفنيي القوة الجوية الملكية السعودية الذين سيعملون بعد التخرج وإجتياز



يخضع الطلاب لتدريب كامل :
في الصيانة (كما في الصورة على اليسار)
في التحكم بالرادار (الصورة في الأسفل الى اليسار).
و في الكهربائيات.





طلاب يؤدون الصلاة



عصر الطائرات النفاثة







مرحلة إضافية من التدريب المتخصص على صيانة الطائرات في الخط الأمامي والتجهيزات الأرضية المساندة المرافقة. ويبدأ طلاب المعهد بالإشتراك مع الكلية الجوية برنامجهم بدراسة مكثفة للغة الإنجليزية والتدريب العسكري ثم يتلوها بدراسة الرياضيات والعلوم قبل أن يندرجوا في التدريب المتخصص المتناسب ومهاراتهم و مواهبهم الطبيعية. في أعقاب التخرج يستمر ضباط الصف الجدد بمتابعة التدريب المتخصص تحت الإشراف و المكرس للطائرات التي تقرر لهم أن يقوموا بصيانتها. يعقب هذا فترة من التدريب العملي حيث يستمرون في عملهم تحت إشراف فنيين خبراء. وصلت إلى جدة في سبتمبر ١٩٦٥ أول خمس طائرات هيركوليز تابعة للقوة الجوية الملكية السعودية من طراز C-130E التي كان قد تم طلبها في يوليو من سنة ١٩٦٤ و كما وصلت الطائرة الخامسة والأخيرة في سنة ١٩٦٦. وعينت هذه الطائرات في السرب الرابع المقيم في جده. وفي سنة ١٩٦٧ توقف السرب عن استخدام طائرات بروفايدر من طراز C-123B التي سحبت من الخدمة وأعيدت إلى الولايات المتحدة الأمريكية. في الوقت نفسه سلمت طائرات السرب الباقية من طراز داكوتا C-47 إلى الخطوط العربية السعودية. من ناحية أخرى بدأ استخدام الطائرات العمودية في سنة ١٩٦٦ و ذلك بتسلم طائرات من طراز ألوويت ٣ Alouette 111. و عمل على لتشغيلها في مهام البحث والإنقاذ وإجلاء المصابين ومهمات النقل الخفيفة. وبدأ التعزيز الكبير لقوة الطائرات العمودية بشراء ٢٤ طائرة من طراز Iroquois A-3206 و١٦ طائرة من طراز AB205 Jet Ranger في سنة ١٩٦٧. و قد سلمت هذه الطائرات صانعها شركة أغوستا Augusta الإيطالية خلال سنتي ١٩٦٨ و ١٩٦٩ مع مفارز ترسل إلى مطارات مختلفة. أما فيما يتعلق بمفارز





(فوق) طلبة يدرسون لنيل شهادةالتدريب التقني الأساسية.
(في الأعلى واليمين) أثناء محادثة خارج المعهد.





▲ طيارون يقومون بفحص حجرة الطيار في طائرة لايتننج تي - ٥٥ قبل قيامها بطلعة جوية.







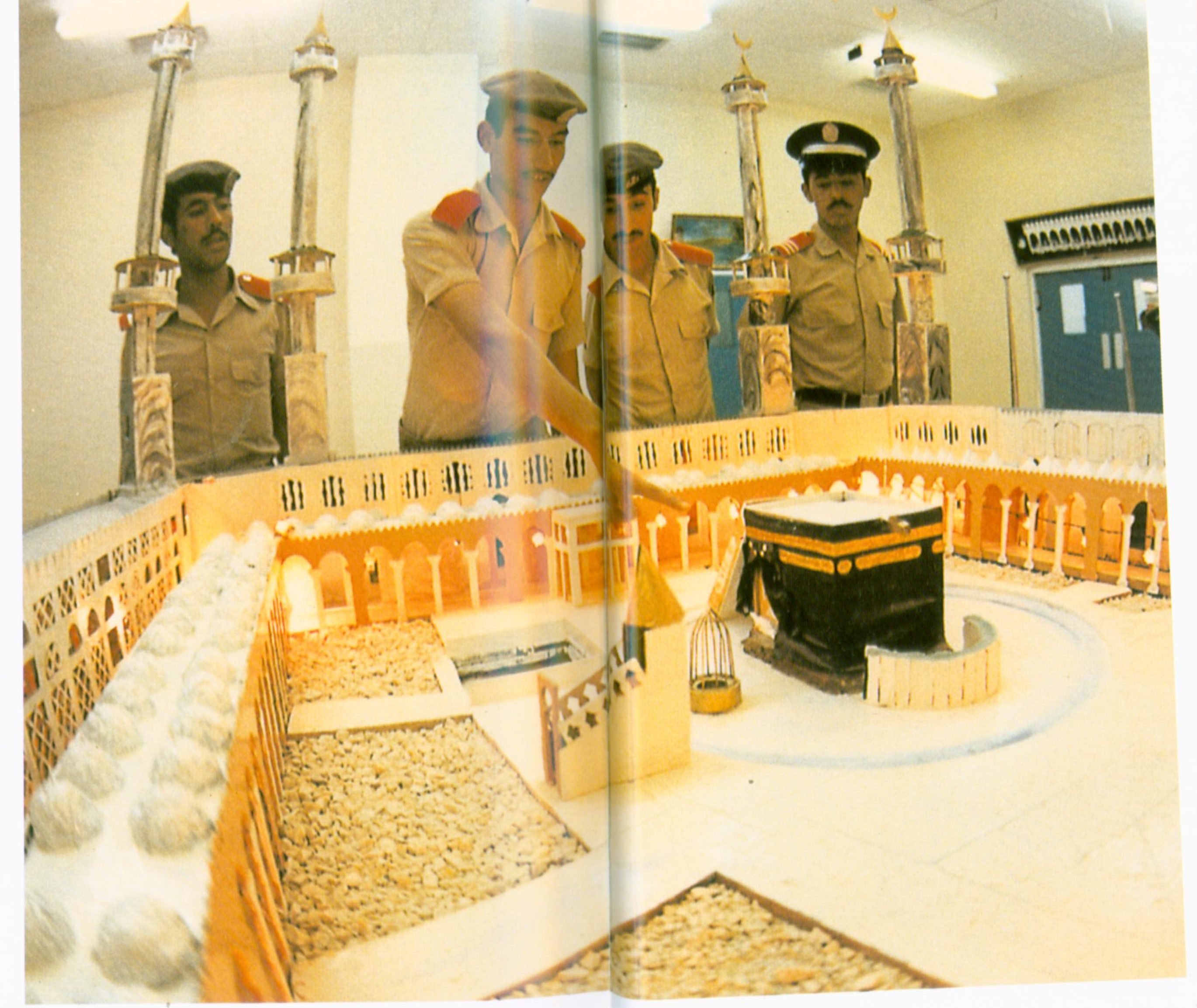


طلاب تحت التدريب في معهد الدراسات الفنية.



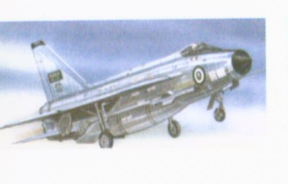


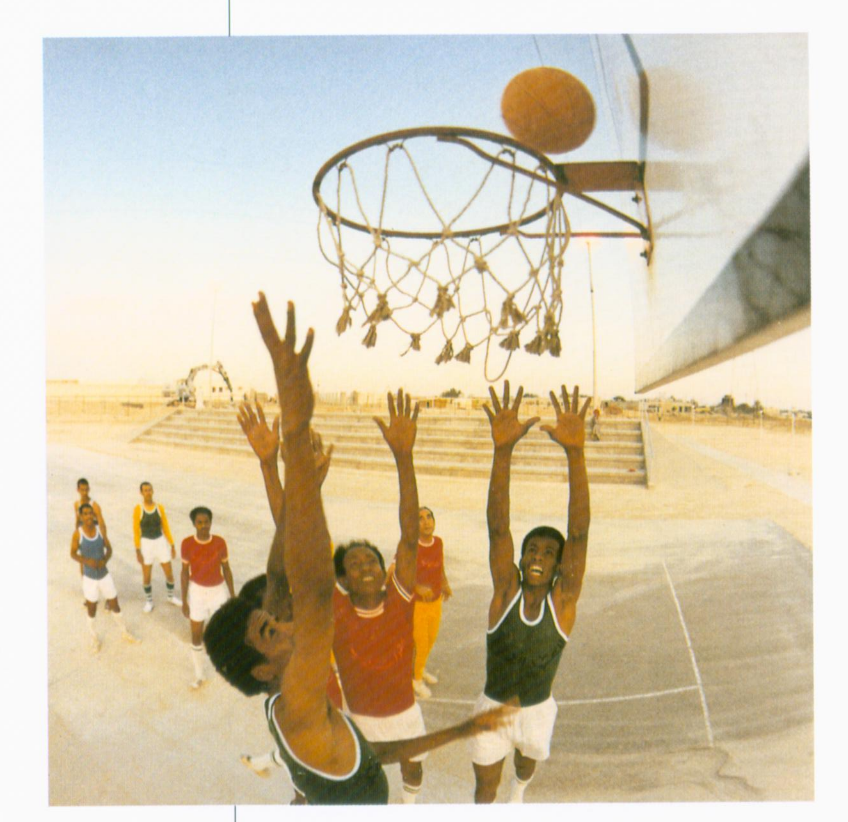




طلاب في المعهد يقومون بتفحص مجسم طبق الأصل عن الكعبة المشرفة في مكة المكرمة

عصر الطائرات النفاثة







تعد الرياضة جزء أساسي من التدريب على اللياقة البدنية في المعهد .





▼ سرب الطيران رقم ٤ للطائرة سي ١٣٠ إي هيركيلز



الصحراء فقد نقلت طائرات جت رانجر بواسطة طائرات القوة الجوية الملكية السعودية من طراز C-130. بحلول مايو سنة ١٩٦٩ تم التدريب المتقدم المستوى على الطيران للطيارين السعودين في قاعدة الملك عبد العزيز الجوية بالظهران. وبعد إتمام التدريب الأساسي على الطيران وفقاً للمستوى النموذجي للطيران بدأ الطلاب الطيارون تدريبهم المتقدم على طائرات السرب الخامس

عشر من طراز T-33a. أعقب ذلك تدريب على التبديل العملي على طائرات السرب السابع المجهز بتسع عشرة طائرة من طراز سابر Sabre F-86F نقلت من السرب الخامس بجده. وبعد أن يتموا تدريبهم المقرر على طائرات Sabre يأتي دور تدريبهم على وحدة تحول طائرات لايتننغ. وكان الطيارون المدربون قد حضروا دورات تحول في سلاح الجو الملكي البريطاني في كولتشال في بريطانيا والتي بدأت في ربيع ١٩٦٨ مستخدمين أول أربع طائرات لايتننغ التدريبية من طراز T-Mk55 ذات المقعدين التابعة للقوة الجوية الملكية السعودية وبعد إتمام برنامج التدريب لهذا الطاقم المبدئي من طياري طائرات لايتننغ نقلت الطائرات إلى الظهران خلال شهري يوليو وأغسطس



▲ سرب الطيران رقم ١٢ اي بي ٥٠٢



▲ سرب الطيران رقم ١ اي بي ٢٠٦



▶ طائرة لايتنينغ إف ٥٣ تقلع.

١٩٦٩ وشكلت وحدة تحول طائرات لايتننغ لتؤدي دور مكمل لوحدة التحول التشغيلية التابعة للقوة الجوية الملكية السعودية.

تعطلت عمليات التدريب على الطيران في نوفمبر من سنة ١٩٦٩ عندما أعادت القوات اليمنية شن غارات على منطقة عسير. ونقلت إثر هذا إلى خميس مشيط تعزيزات من الجند والمعدات العسكرية والذخيرة والوقود والتجهيزات الأرضية للطائرات على متن طائرات القوة الجوية الملكية السعودية من طراز C-130s والسرب الرابع. وأعيد نشر طائرات سابر من طراز F-86F من السرب السابع بعد أن كانتقد لعبت دوراً في تشكيل الهجوم الأرضي و تبعها نشر طائرات لايتننغ من طراز F-Mk 53 . كانت طائرات لايتننغ قبل الإنتشار قد زودت بمجموعة ذخائر Adenaعيار ٣٠ مم، وبمجموعة من الصواريخ من عيار ٢ بوصة وبمجموعة إستطلاع. وفي ديسمبر قاد طيارون سعوديون طائرات لايتننغ وسابر في أولى غاراتهم الهجومية ضد المعاقل اليمنية وتجمعات الجند. وأثبتت القوة الجوية السعودية كفاءتها عندما وصل الرئيس اليمني إلى الرياض لتوقيع إتفاقية سلام مع جلالة الملك فيصل في يناير سنة ١٩٧٠.

تشكل سرب طائرات اللايتننغ، الأول والمسمى السرب الثاني، على نحو متزامن مع قيام هذه الطائرات بغاراتها الهجومية الأولى. وبتوقيع إتفاقية السلام عادت طائرات سابر من السرب السابع إلى الظهران تستأنف دورها الأولي في الطيران المنفرد المتقدم وتدريب القوات الحربية. وإستمرت طائرات السرب الثاني من طراز لايتننغ F-Mk53s في حالة التأهب القصوى حتى مايو سنة ١٩٧٠ عندما عادت أيضا إلى الظهران



▲ طائرة من طراز ٣٣تي في المرحلة النهائية



▲ سرب الطيران رقم ٧ من طراز ف ٨٦ ف في وحدة عمليات الظهران





▼ اسقاط قنبلة.



▼ أثر نار من جراء إطلاق صاروخ.

◄ لايتننغ ف أم كي ٥٣ محملة بالسلاح

طائرات لايتننغ في دورية معركة جوية على علو منخفض.





▼ إقلاع اللايتننغ





▼ سرب الطيران رقم ٤ للطائرة سي – ١٣٠ أس محملة القوات والمعدات إلى الظهران للإنتشار في خميس مشيط





لإستئناف واجباتها في وحدة تحول طائرات لايتننغ.

كان العنصر الأخير الذي حددته لجنة البحث التي ترأسها جلالة الملك فيصل في سنة ١٩٦٢ حينما كان ولياً للعهد، هو الحاجة لقوة مقاتلات هجوم أرضي. وبدأ تحقيق ذلك في سنة ١٩٧١ عندما أرسلت أول طلبات للحصول على قاذفات نورثروب من طراز F-5 بمقتضى ما أصبح يعرف ببرنامج هول السلمي. وتم ترتيب استلام ٢٠ طائرة تدريب ذات تحكم ثنائي في ربيع سنة ١٩٧٢ لتحل محل الطائرات المعمرة من طراز T-33A من السرب الخامس عشر. وخطط أن يجهز سربان جديدان في بواكير سنة ١٩٧٤ بعشرين طائرة من طراز F-5E تايجر II مجهزة بأنظمة ملاحة ذات قصور ذاتي من طراز LN-33 Litton وبقدرة تزود على الوقود في أثناء الطيران. إضافة إلى ذلك طلبت أربع طائرات صهريج من طراز لوكهيد KC-130H لتكون في الخدمة في سنة ١٩٧٣ لتوفير إمكانية التزود بالوقود في أثناء الطيران لطائرات تايجر. بحلول سنة ١٩٧٤ كانت جميع العناصر المطلوبة لتلبية المتطلبات الجوية العسكرية الإستراتيجية للمملكة العربية السعودية قد حققت كلياً أو جزئياً كما حددتها بدقة كبيرة لجنة البحث التي تشكلت في سنة ١٩٦٢. وكان





في المخطط أن تستمر عمليات تسليم الطائرات حتى سنة ١٩٧٧ حيث تبلغ القوة الجوية الملكية السعودية المخطط لها. وكان الهدف من هذا المنهج المرحلي الإبقاء على القوة المكتسبة منسجمة مع التعزيز الموازي في الأمور التسويقية والهندسية ودعم البنية التحتية. كما شهدت سنة ١٩٧٧ إنسحاب طائرات سابر من طراز F-86F من العمليات الحربية والتي قدمت خدمة أصيلة منذ أن ألفت السرب الخامس في سنة ١٩٧٥. وأعيد تجهيز السرب السابع بعشرين طائرة تدريب قتالية ذات مقعدين من طراز F-5F.

أما صيانة الطائرات على جميع المستويات فكانت تتم في المرافق المبنية لهذا الغرض والمزودة بجميع تجهيزات المساندة الأرضية الضرورية وأجهزة الفحص المتخصصة.



▲ مهندس يقوم بتجارب على أجهزة الهبوط في الطائرة

▲ تجارب على الرادار في اللايتننغ أي-١-٢٣



▲ اللوكهيد ك سي ١٣٠ه يقوم بالتزود بالوقود جواً مع ب-٥إي تايجر ١١





▶ طاقم أفراد القوة الجوية الملكية السعودية مع أف ٥ إي



▲ صيانة أنابيب اللايتننغ



لقد شارك جلالة الملك فيصل بعمق و إخلاص في تطوير الطيران في المملكة العربية السعودية منذ تشكيل قوة الحجاز الجوية في سنة ١٩٢٩، والتي كانت تحت سلطته المطلقة وبتوجيه حكيم منه حددت لجنة البحث التي تشكلت في سنة ١٩٦٢ الإحتياجات المستقبلية للملكة العربية السعودية من الطائرات العسكرية. وبإقرار ما إنتهت إليه لجنة البحث من نتائج وفر جلالة الملك فيصل القوة الدافعة التي ضمنت أن تتحول الرؤى النظرية إلى واقع. وكونه رجلاً ذو شجاعة خلقية عظيمة، لم يسمح الملك فيصل للتهديدات الخارجية والأعمال العسكرية العدوانية أن تصرفه عن الطريق الصحيح. وبفضل حكمته شهد نهاية العقد المملكة العربية السعودية تدافع عنها قوة جوية تحوز على قدرة عملياتية هائلة. لقد بنى جلالة الملك فيصل على الأساس الصلب الذي أقامه والده جلالة الملك عبد العزيز وأشاد البناء الذي مكن القوة الجوية الملكية السعودية من الوصول إلى المنزلة العالمية التي تتمتع بها اليوم. إن الإرث الذي خلفه من ورائه هو قوة جوية مؤهلة للخوض في جميع الأدوار الرئيسية فثمة القاذفات المقاتلة، والمقاتلات التي تصلح في جميع حالات الطقس والمقاتلات القادرة على التزود بالوقود جواً، والنقل التكتيكي والطائرات العمودية. وسيبقى أسمه محفوظاً أبداً كونه أباً للقوة الجوية الملكية السعودية الحديثة التي يديرها بفخر ضباط وفنيون خريجو أكاديمية الملك فيصل الجوية ومعهد الدراسات.





عصر التقنيـــة العالية

شهدت سنة ١٩٧٨ إتمام بناء القوة الجوية الملكية السعودية كما تصورها صاحب السمو الملكي في خطة الأمير فيصل. كما شهدت نشر الطائرات في مراكزها العملياتية الأساسية.

كانت تتم عمليات التدريب الأساسي على الطيران في أكاديمية الملك فيصل للطيران-في الظهران. ابتداء بطائرات Cessna 172s، يليها طائرات سترايك ماستر.

عند التخرج، كان المتخرجون يرسلون إلى وحدة التحويل العملياتية في الظهران، حيث يقومون بالتدربعلى الطيران على مستوى متقدم بإستخدام طائرات F-5Bs و كان الطلاب الذين نجحوا في إتمام التدرب على مستوى متقدم و الذي قرر لهم العمل على طائرات F-S، كانوا يقومون بتدريب عملي على طائرات F-5F.

بينما كان الطلاب الذي قرر لهم العمل على طائرات لايتننغ يتابعون تدريبهم في الظهران في وحدات لايتننغ العملية و المجهزة بطائرات لايتننغ من طراز T-MK55 ومن طراز MK53.

و أمنت كل من طائرات لايتننغ F-MK53s العشرون و المتمركزة في تبوك، و لايتننغ

F-SE3 الخمسة و الثلاثون و المتمركزة في الطائف، بالإضافة إلى طائرات F-SEs الخمسة والعشرون و المتمركزة في خميس مشيات أمنت القدرة القتالية للقوات الجوية الملكية السعودية.

وتمركزت وسائل النقل الإستراتيجية و الحربية في جدة، بمجموع ٣٩ طائرة C-130s لخدمات

▼ طائرات أف ٥ إي أس في تشكيل الفينكر





مختلفة، وتشمل ٤ طائرات إمداد للوقود من طراز KC-130H. و كان يتمم وسائل النقل هذه مجموعة من طائرات الهليكوبتر المتمركزة في الطائف و المؤلفة من ١٦ هليوكبتر من طراز 205-Jet Ranger AB تستخدم للتدريب و٢٤ من طراز AB-206s تستخدم في الإتصالات و عمليات البحث و الإنقاذ و عمليات الإنقاذ للحوادث الميدانية.

وبالإضافة إلى ذلك كان هنالك الطيران الملكي و السرب رقم -١- و طائرات النقل النفاثة والتي تضم بوينغ ٧٠٧ و عدد من طائرات الهليوكبتر المخصصة للشخصيات الهامة.

هبوط رابنجار أي بي ٢٠٥ ▲

▲ منظر حقيقي لطائرة اللايتننغ يبدو فيه أنبوبان نفاثان مزدوجان.

إقلاع السي ١٣٠ ◄





▲ طائرات F-5s أثناء التشكيل مع طائرات الصهريج KC-130

و تملك القوة الجوية الملكية السعودية القدرة الكاملة على القيام بعمليات البحث و الإغاثة فوق كل من البر و البحر.

وقد بشرت طائرة F-5 والمزودة بسلسلة كاملة من الأسلحة الحديثة ، تشمل على صواريخ مافيريك أرض–جو، بدور جيد في القتال الأرضي وبذلك خففت عن اللايتننغ مهماتها الهجومية الثانوية الأرضية. وقد تم إجراء تدريبات مشتركة بين طائرات لايتننغ وأسراب من طائرات F-5 من أجل رفع الفعالية القتالية لدى الطيارين.

وخلال تدريب هام لكلاً من طائرات لايتننغ و طائرات F-5 كانت وحدات الدوريات االقتالية لايتننغ تقوم باعتراض طائرات F-5s خلال تحليق الأخيرة على مستوى منخفض وذلك لتدريب طائرات لايتننغ على الإعتراض على مستوى منخفض و تدريب طائرات F-5 على أساليب المناورة والمراوغة. وفي حال قيام طائرات لايتننغ بإعتراض ناجح قد تشتمل الطلعات على حركات هجومية مختلفة.

وهكذا أصبحت البنية التحتية لدعم العمليات جاهزة تماماً، و حققت فاعليتها تقديماً مخططاً ومصوداً بشكل مدروس عن الطائرة.

هيأت مرافق الصيانة والتي توفر الخدمة على نطاق كامل هياكل الطائرات و المحركات و الإلكترونيات وتم دعمها بنظام دعم حسابي يضمن مستوى عال من الجاهزية العملياتية لما يزيد عن ٧٠٪ من الطائرات بجميع أنواعها و على مدار الأربع والعشرون ساعة.

لقد أمنت هذه القوة الجوية الهائلة بجميع وحداتها القتالية، المستعدة في قواعدها الرئيسية، المملكة العربية السعودية بدرجة عالية من الأمن ضد أي عدوان خارجي .ومع ذلك، ووعياً بتأثير التقنية العالية على مقدرة شعبه على مقاومة العدوان< أمر جلالة الملك خالد السلطات المسؤولة بالقيام بتحليل جدي للأخطار التي قد تواجه البلاد في غضون العقد المقبل.

ونتج عن تحليلهم اختيار طائرة دوغلاس

تحليق منخفض لطائرتي لايتنينج اف ام كي ٣٥ ▲



▼ طائرة تورنيدو إف-٣





▲ طائرة تورنيدو إف-٣

(ف-١٥) ذاتِ القدرات العالية على نحو إستثنائي بديلاً لطائرات اللايتننغ F-5 وكانت ستون طائرة قد طلبت خمس وأربعون منها من طراز F-15 F وخمس عشرة ذات مقعدين من طراز F-15F وخطط لها أن تكون في الخدمة بين سنتي ١٩٨١ و١٩٨٤م. تشغل الطائرات القتالية من ملاجىء طائرات صلبة. حيث توفر هذه الملاجئ أعلى مستويات الحماية التي يمكن للتصاميم الحديثة وتقنية البناء أن توفرها. وتشكل أربعة ملاجىء فردية كل واحد منها قادر على إيواء طائرتين بحجم طائرة تورنادو أو (ف-١٥) تشكل مجمعا. ويجهز كل مجمع لإتاحة إمكانية إنطلاق العمليات المستقلة بذاتها عند الضرورة. ويمكن خدمة الطائرات وتجهيزها بالأسلحة وتزويدها بالوقود وهي داخل الملجأ مع توفير مرافق الإقامة والتموين للطاقم الجوي





▲ جلالة الملك خالد بن عبد العزيز آل سعود

وموظفي الصيانة. إن تحليل رد الفعل المتطور الذي تم اعداده في سنة ١٩٨١، تجاه التهديدات الخارجية أكد الحاجة إلى تأمين نظام إنذار مبكر محمول جواً وإلى تعزيز القدرة على تزويد الطائرات بالوقود جوا. ولتلبية هذ الإحتياجات بدأت المفاوضات لشراء ست طائرات صهريج من طراز KC 135 وخمس طائرات أواكس AWACS من الولايات المتحدة الأمريكية. هذه الطائرات، وهي نسخة مطورة، زودت بمحركات طراز CFM56 التي كانت المملكة العربية السعودية الزبون الرائد لها. ولم تكن الرادارات الأرضية الموجودة آنذاك في موضعها قادرة على توفير إنذار مبكر ذو قيمة من الغارات المعادية في

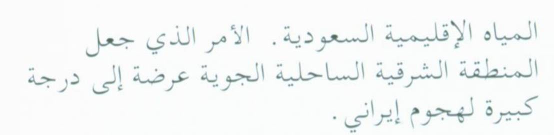


▲ سرب رقم ١٣ لطائراتُ اف ١٥



▼ طائرة من طراز كي سي-١٣٥ تقوم بتزويد طائرتي تورنيدو و آي دي إس بالوقود وهي في الجو





المياه الإقليمية السعودية. الأمر الذي جعل المنطقة الشرقية الساحلية الجوية عرضة إلى درجة كبيرة لهجوم إيراني.

كإجراء مؤقت، وقبل إدخال طائرات الإواكس، حصلت الحكومة السعودية على نظام راداري لمراقبة الإرتفاعات المنخفضة من شركة وستنغهاوس LASRS يتألف من رادار دفاع جوي من طراز AN/TPS 63 متدل من بالون مقيد وقد تمّ تركيبه في قاعدة الملك عبد العزيز الجوية بالظهران. وكانت الحكمة من إدخال طائرات (ف – ١٥) ونظام مراقبة الإرتفاعات المنخفضة قد ظهرت بوضوح في يونيو من سنة ١٩٨٤ عندما إعترضت طائرة (ف – ١٥) من السرب الثالث

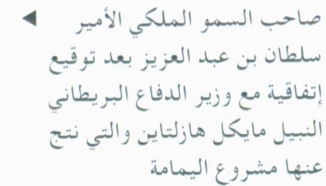


▲ تشكيل طائرات إف-١٥



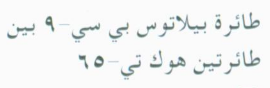
▼ طائرة إي-٣-أي سنتري "أيواكس"

عشر طائرة إيرانية من طراز (ف – ٤) ودمرتها إثر إختراقها للمجال الجوي السعودي. ولقد عززت القدرات القتالية لطائرات (ف – ١٥) بخزانات وقود متطابقة وأحدث نموذج من صواريخ سايدوندر جو – جو من طراز AIM - AI ضمنت في عقد الطائرات. وفي يناير من سنة ١٩٨٢ وصلت أولى طائرات (ف – ١٥) إلى المملكة وقد طار بها من الولايات المتحدة طاقم مختلط يتألف من سعوديين أتموا تدريبهم في قاعدة لوك لسلاح الجو، في أريزونا، وطيارين أمريكيين من سلاح الجو الأمريكي. وبدأت أسراب طائرات (ف – ١٥) الثلاثة، السرب الخامس والسادس والثالث عشر، عملها في الظهران، وسلمت آخر طائرة حسب التوقيت المحدد في سنة ١٩٨٥. وفي السنة نفسها اكتسبت القوة الجوية الملكية السعودية القدرة على الإستطلاع بواسطة سرب يستخدم طائرات RF-5Es. وإتماما لعملية إدخال طائرات (ف – ١٥) إلى القوة الجوية الملكية السعودية أتى دور التعزيزات الكبرى المخطط لها لنظم القيادة والسيطرة والإتصالات. لقد أضحت أجهزة الرادار الأربعون من طراز T-2، والتي وفرت خدمة متميزة، قديمة، كما غدت قدرتها ضد أجهزة التشويش الحديثة هامشية. وعلى ذلك طلب من الولايات المتحدة تزويد نظام متطور عرف باسم درع السلام يتألف من ١٧ جهاز رادار ضد التشويش





صاحب السمو الملكي الأمير سلطان بن عبد العزيز بعد توقيع إتفاقية مع وزير الدفاع البريطاني النبيل مايكل هازلتاين والتي نتج عنها مشروع اليمامة ◄





طائرة بيلاتوس بي سي-٩ بين طائرتين هوك تي-٦٥ ▼

وكانت الصورة الجوية المأخوذة من أجهزة الرادار هذه والتي تشمل طائرة من طراز I- Hawk ١ وطائرة E-3A وعشر محطات إدخال أرضية لطائرات الأواكس أن ترسل الى مركز التحكم والسيطرة الجديد في مقر قيادة القوة الجوية الملكية السعودية في الرياض والمواقع الخمسة الفرعية في الظهران والطائف وتبوك وخميس مشيط والخرج. وكان الأخير قد بني على كونه جزءاً من العقد. ووفقا لتقييم الإحتياجات المستقبلية للأمة، ركزت الحكومة السعودية على الأهمية الكبرى لجميع قطاعات الجيش.

وأظهرت دراستهم أنه لابد من إبدال طائرات (ف-٥) القديمة بطائرات هجومية مدمرة حديثة إذا ما



▲ تورنايدو في المصنع





أرادت الحفاظ على قدراتها الهجومية الأرضية كرادع موثوق به. وفي أعقاب تقييم شامل للطائرات المنافسة وقع إتفاق بين الحكومتين السعودية والبريطانية في ٢٥ سبتمبر سنة ١٩٨٥. وبموجب برنامج غدا يعرف باسم مشروع اليمامة اشترت الحكومة السعودية ٤٨ طائرة تورنادو من طراز IDS عن طريق الحكومة البريطانية. إضافة إلى الطلب الرئيسي تم شراء ٢٤ طائرة تورنادو من طراز F-3 بهدف توفير قدرة مرافقة مقاتلة طويلة المدى إضافة إلى ثلاثين طائرة هوك من طراز T 65 وثلاثين طائرة بيلاتوس من طراز PC-9 .

لقد تمَ الحصول على الطائرات الأخيرة لتلبية حاجة عدد الطلاب الطيارين المتزايدفي أكاديمية الملك فيصل الجوية وأسراب الطيران المتقدمة في الظهران.و ذلك بالإضافة إلى تقديم الشرح الضروري للطيارين المتدربين عن إلكترونيات الطيران الحديثة قبل المضي إلى طائراتِ (ف-١٥) والتورنادو المتقدمة جداً. وبدأ فورا وبعد توقيع المعاهدة تحضير الطائرات المحددة للتسليم الأولي وتدريب طاقم القوة الجوية الملكية السعودية والمساندة الهندسية البشرية. ولقد تم إنجاز هذه

▲ تورنيدو إي دي إس

طائرة هورك تي-٦٥ ◄



طابور عرض تخريج دفعة من معهد الدراسات الفنية ◄

المتطلبات الضرورية في الوقت المحدد من أجل الإعلان عن جاهزية ست طائرات تورنادو من طراز IDS في قاعدة الملك عبد العزيز الجوية بالظهران في ٣٠ إبريل عام ١٩٨٦. تطورت أكاديمية الملك فيصل منذ إبتدائها في ٥ يناير سنة ١٩٨٦ حتى غدت مركزا متميزا يوفر تدريبا على الطيران وتدريبا عسكريا على مستوى لا يضاهى بين القوات الجوية في العالم. لقد حافظ مستوى التدريب والتجهيز على تقدمه ليلاقي التحديات الملازمة لعمليات تشغيل الطائرات المتقدمة لأسراب الصف الأول في القوة الجوية الملكية السعودية. وتستمر طائرات السيسنا من طراز ١٧٢ في أدائها الحسن من حيث كونها الطائرة التدريبية الأولية. ويتعرف الطلاب الآن في مرحلة التدريب الأساسي على الطيران على إلكترونيات الطيران المتقدمة من خلال وسائل التدريب الأرضية وأجهزة المحاكاة قبل بدء التدريب على الطيران على طائرات بيلاتوس من طراز PC 9. وتأتي تجربتهم الأولى في تشغيل طائرة نفاثة عندما يتقدمون إلى التدريب على طائرات سترايكماستر. إضافة إلى توفير العدد الضروري من الطيارين المؤهلين لتلبية المتطلبات المستقبلية للقوة الجوية الملكية السعودية التي تتوسع بثبات. تخرج الأكاديمية أيضاً العاملين في تشغيل أنظمة الأسلحة والضباط الفنيين والإداريين الذين يقودون جميع المستويات في القوة الجوية. وعلى نحو مشابه، حافظ المنهج الذي يدرسه الطلاب المسجلون في معهد الدراسات الفنية على تقدمه مع المطالب المتغيرة. ويتمتع الخريجون الجدد بميزة المرور عبر مركز التدريب الميداني حيث

▼ **عرض للطائرات المقاتلة أثناء حفل التخرج من كلية الملك فيصل الجوية في ٧ أيار (مايو) ١٩٦٨**





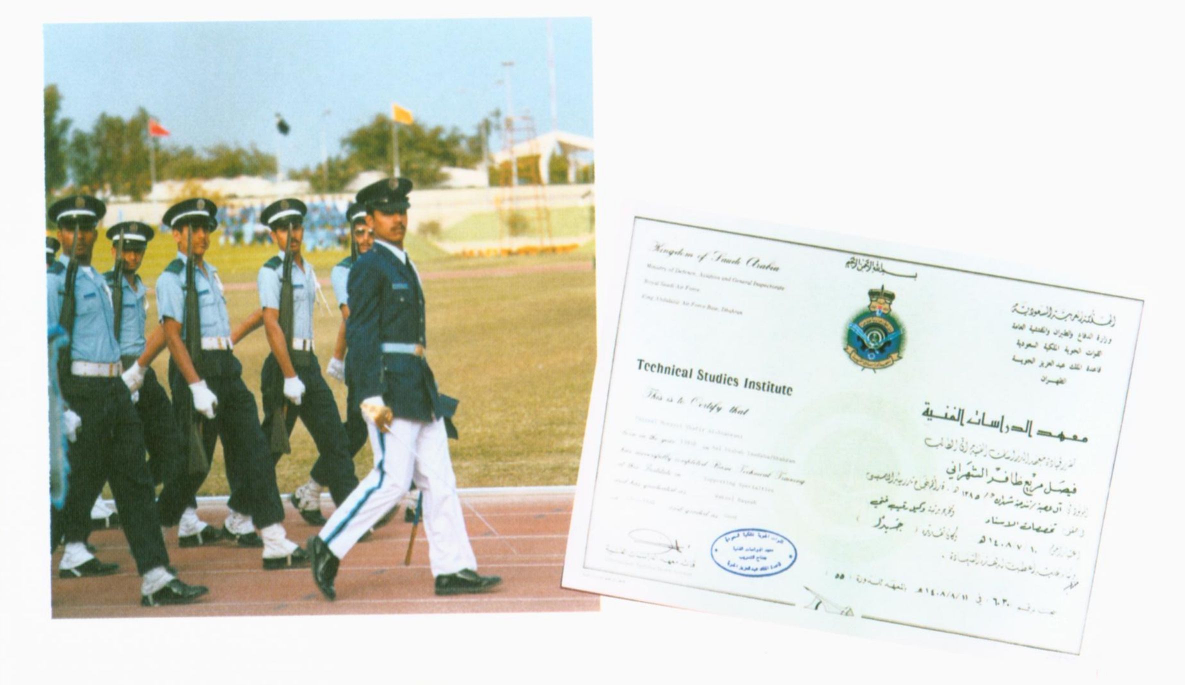
▲ مركز اللغات في معهدالدراسات الفنية



يتلقى المعنيون في وظائف على طائرات (ف – ١٥) والتورنادو تدريباً عميقاً على التجهيزات المناسبة لمهماتهم المستقبلية. عند التخرج من أكاديمية الملك فيصل يتابع الطاقم الجوي بالظهران لإكتساب تدريب متقدم على طائرات هوك من طراز T 65 ومن ثم يتابعون تدريبهم على وحدة تحول العمليات المناسبة. هنا يتدرب مرة أخرى الطالب الطيار أو مشغل أنظمة الأسلحة بإستخدام أحدث الأجهزة المساعدة لضمان أنه عندما يبدأ الطيران على طائرة قتالية يكون على توافق تام مع الطائرة وأجهزتها. لقد ميز إدخال فصول الطيران النفاث مرحلة تقدم بارزة



▲ طلبة معهد الدراسات الفنية



بسم الله الرحمن الرحيم

المملكة العربية السعودية
وزارة الدفاع والطيران والمفتشية العامة
القوات الجوية الملكية السعودية
قاعدة الملك عبد العزيز الجوية
الظهران

Kingdom of Saudi Arabia
Ministry of Defence, Aviation and General Inspectorate
Royal Saudi Air Force
King Abdulaziz Air Force Base, Dhahran

معهد الدراسات الفنية

Technical Studies Institute

This is to Certify that

فيصل مريع ظافر الشهراني

صورة لحفل تخرج طلبة القوة الجوية









عصر التقنيـة العالية





عرض طلبة القوة الجوية الملكية السعودية



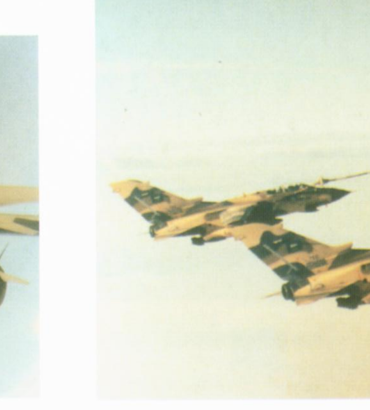
سمو الامير سلطان بن عبد العزيز يوزع شهادات دفعة تخرج طياري القوة الجوية الملكية السعودية


◄ طائرة تدريب الجت سريم



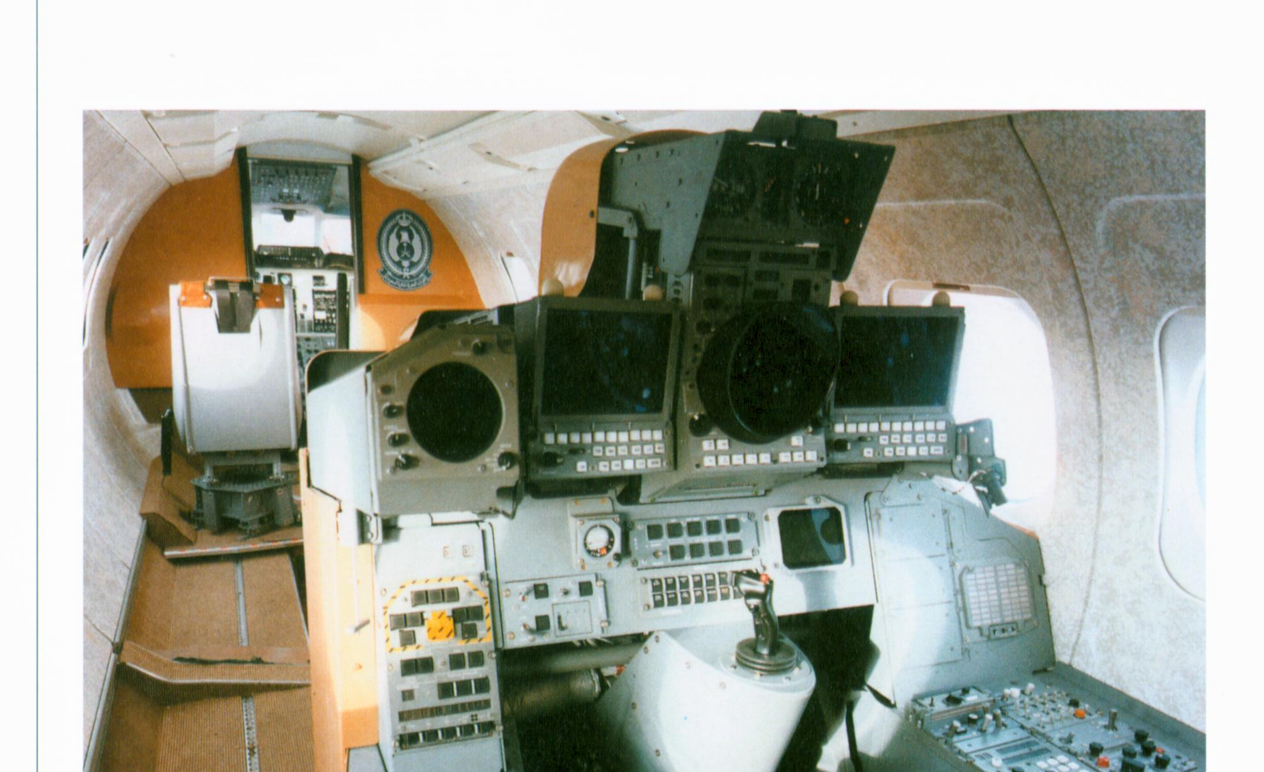

طائرة طراز اف ٣ تورنيدو ▼




▲ تزويد الطائرات المقاتلة بالوقود جوا


▲ هبوط مقاتلة طراز اف ١٥



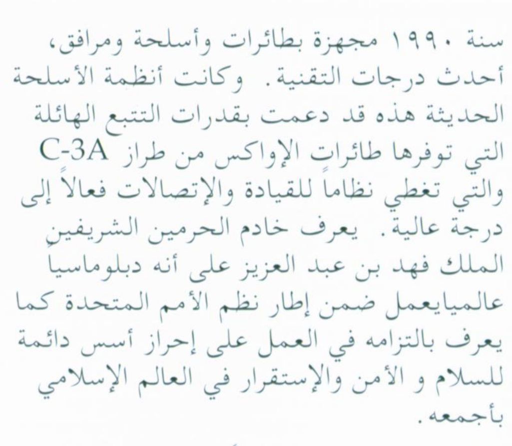


▲ داخل غرفة طائرة جتسريم



في مناهج التدريب. فحجرة الركاب مجهزة بمحطة مشغل أنظمة الأسلحة من طائرة تورنادو من طراز IDS –والتي يمكن إعادة صياغة دورها لتحاكي طائرة

(ف – ٣)– ومرتبطة بجهاز رادار أرضي مصور مجهز في مقدم الطائرة. يتيح هذا للطلاب تشغيل الأنظمة في الجو تحت إشراف مدرب خبير قبل البدء بالتدريب على طائرة جاهزة للعمليات. وكما هو الحال في جميع القوات الجوية،استمرار التدريب العملي خلال الوقت الذي يقضية الطاقم في أسرابهم. ولضمان أن يستمر هذا التدريب ليكون مناسباً وفعالاً تشارك الطواقم السعودية في برنامج الراية الحمراء الأمريكي في صحراء نيفادا. حيث أثبتوا تميزاً بأدائهم في وجه المنافسة الدولية. دخلت القوة الجوية الملكية السعودية



سنة ١٩٩٠ مجهزة بطائرات وأسلحة ومرافق، أحدث درجات التقنية. وكانت أنظمة الأسلحة الحديثة هذه قد دعمت بقدرات التتبع الهائلة التي توفرها طائرات الإواكس من طراز C-3A والتي تغطي نظاماً للقيادة والإتصالات فعالاً إلى درجة عالية. يعرف خادم الحرمين الشريفين الملك فهد بن عبد العزيز على أنه دبلوماسيا عالمياًيعمل ضمن إطار نظم الأمم المتحدة كما يعرف بالتزامه في العمل على إحراز أسس دائمة للسلام و الأمن والإستقرار في العالم الإسلامي بأجمعه.

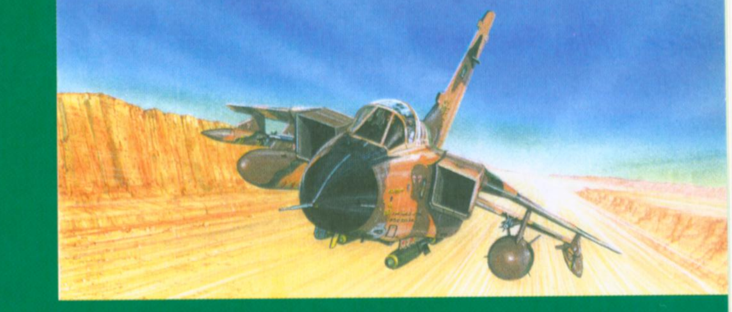
ولكن ومع أنه يسعى دائماً لتحقيق السلام فإنه يؤكد دائماً على أن القوات المنيعة للمملكة العربية السعودية قادرة على ضمان الأمن الوطني.



تجلت حصافة و بعد نظر الملك فهد في ليلة الثاني من أغسطس عندما احتلت القوات العراقية الكويت ووقفت المملكة العربية السعودية مرة أخرى وحدها في مواجهة المعتدي الخارجي. ولم تكن القوات المسلحة في البلاد ضعيفة. كان هدفا المملكة العربية السعودية الرئيسان هما الدفاع عن المملكة والحفاظ على أمن المدينتين المقدستين، مكة المكرمة والمدينة المنورة.

وفي خطاب الملك فهد إلى الشعب السعودي في ٨ أغسطس سنة ١٩٩٠ أشار جلالته إلى أنه في أعقاب هذا الحادث المحزن حشد العراق قوة كبيرة على حدود المملكة. وفي ضوء هذا الموقف المؤلم، وبسبب حرص المملكة على الحفاظ على سلامة أراضيها ومصالحها الحيوية والإقتصادية ورغبتها في تعزيز قدراتها الدفاعية ورفع مستوى تدريب قواتها المسلحة ورغبتها أيضا في اللجوء إلى السلم وتجنب إستخدام القوة في تسوية النزاعات – رحبت المملكة بمشاركة القوات العربية الشقيقة والقوات الصديقة. وأشار الملك فهد إلى أنه إستجابة لهذا الأمر أرسلت الولايات المتحدة وبريطانيا ودول أخرى قوات جوية وبرية لتدعم القوات المسلحة للمملكة في تنفيذ واجبها في الدفاع عن البلاد وشعبها ضد أي عدوان، مؤكدة أن هذه الخطوة لم تتخذ ضد أحد و إنما لأغراض دفاعية في الدرجة الأولى أملتها الظروف الحالية التي تواجهها المملكة.

القوة الجوية الملكية السعودية في الحرب



الفصل الخامس



القوة الجوية الملكية السعودية في الحرب

عند مطلع الفجر في الثاني من أغسطس سنة ١٩٩٠ كان التحرك العسكري السعودي قد أحرز تقدماً ملحوظاً رداً على غزو الكويت. حيث كانت المقاتلات الدفاعية تدعمها طائرات الصهريج والإواكس تقوم بدورياتها الجوية القتالية مؤكدة وحدة المجال الجوي السعودي. زيادة على ذلك زودت القوات الرادعة بأحدث الأسلحة المتوفرة للجيش السعودي.

وفي غضون ساعات كان ما يزيد على ٨٠٪ من الطائرات المقاتلة للقوة الجوية الملكية السعودية قد عبئت تماما وإلتحقت بها طواقمها وفي حالة تأهب للرد على أي مناورة معادية تقوم بها القوات العراقية. كان هذا الكشف الفوري للقوة والتصميم حاسماً ولم تتم أي محاولة على هذا لإنتهاك الأراضي السعودية.

أما خلال الفترة التي أدت إلى إندلاع العمليات الحربية بقيت الطائرات المقاتلة للقوة الجوية الملكية السعودية: التورنادو وطائرات (ف – ٥) وطائرات (ف – ١٥) تدعمها طائرات الصهريج والإواكس – بقيت مجهزة بالكامل في أعلى درجات الإستعداد للعمليات العسكرية.

بينما تقدمت القوات المسلحة السعودية صفوف القتال واستجاب العديد من الدول الإسلامية وغير الإسلامية لدعوة خادم الحرمين الشريفين الملك فهد بتوفير قوات للمساعدة في الصراع ضد المعتدي العراقي. وكان المساهم الأكبر لما عرف بالتحالف هو الولايات المتحدة الأمريكية. وفي أعقاب فرض مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة العقوبات الإقتصادية على العراق في ٦ أغسطس أمر الرئيس بوش بإرسال قوات الولايات المتحدة إلى الخليج في ٧ أغسطس.

وهكذا بدأ بناء أكبر قوة عسكرية مشتركة منذ بدء عمليات الإنزال في ٦ يونيو سنة ١٩٤٤ ولم يكن ليتحقق هذا العمل الفذ الأخير لولا البنية التحتية الهائلة مع البصيرة المعهودة، التي وفرها حكام المملكة العربية السعودية لقوات البلد المسلحة. وتحقق هذا أيضاً بتوفر إمكانية القدرة على التوسع

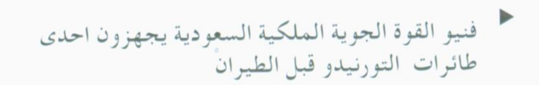


طائرة تورنيدو تابعة للقوة الجوية الملكية السعودية ▲



القوة الجوية الملكية السعودية في الحرب





فنيو القوة الجوية الملكية السعودية يجهزون احدى طائرات التورنيدو قبل الطيران

طائرة تورنيدو

الضروري لإستيعاب عدة آلاف من طائرات التحالف.

في أواخر أغسطس سنة ١٩٩٠، وتحت أعلى درجات من السرية، تولت مجموعة خاصة للتخطيط الجوي الإدارة في قبو المقر الرئيسي للقوة الجوية الملكية السعودية. إنصرفت مهمتها إلى تطوير إستراتيجية لشن حملة جوية تقوم على نتائج التحليل الإستخباراتي لبنية السيطرة والتحكم عند العراقيين ولقدراتهم العسكرية. كان الهدف من ذلك إستخدام القوة الجوية التابعة للتحالف لشل المجهود الحربي العراقي خلال ٤٨ ساعة من المعركة وتحقيق تفوق جوي شامل. عندئذ فقط يمكن للقوة الجوية أن تركز على التقليل من الفاعلية العسكرية للجيش العراقي إلى المستوى الذي تتأكد فيه حملة أرضية من ضمان نصر نهائي.

إن البنية التحتية الشاملة للقوة الجوية الملكية السعودية والكفاءة العالية لأفرادها جعلت المشكلة المعقدة لإيواء طائرات التحالف مسالة يمكن تدبرها. حيث كانت قد وصلت إلى المملكة عدة آلاف من طائرات التحالف، وكان الضغط على القواعد الجوية عظيماً. ولكن بالبصيرة المعهودة، هيأت القوة الجوية الملكية السعودية جميع قواعدها لتكون على أتم درجات الإستعداد. لقد تمركز الفرنسيون في الإحساء شرق الرياض التي تعاظمت بسرعة نسبيا. وإستخدمت قاعدة جوية جديدة قيد الإنشاء في الخرج جنوب الرياض لتقييم فيها الطائرات الأمريكية القادمة من عمان ومن الولايات المتحدة نفسها. أما طائرات التورنادو البريطانية فقد إنضمت إلى الطائرات الأمريكية من طراز F-15 C. وإلى عدة وحدات من القوة الجوية الملكية السعودية بتبوك.


ROYAL SAUDI AIR FORCE
٢٩٠١
2901



القوة الجوية الملكية السعودية في الحرب



وإستخدمت كذلك مطارات القصيم وحائل من قبل للقوة الجوية السعودية.

وفي أثناء ذلك تقدمت عملية بناء القوة ومرحلة التخطيط لشن الحملة، رفعت القوة الجوية الملكية السعودية من قدراتها التدريبية – مع الإستمرار في لعب دور تام في وضع الدرع –، وذلك لضمان وجود أكبر عدد من الطواقم الجاهزة للقتال ما أن تبدأ العمليات الحربية. لقد كان ذلك إنجازاً هائلاً عندما وضع أمام مايزيد على ٧٠٠ مهمة قتالية قامت بها طائرات القوة الجوية الملكية السعودية في الفترة الواقعة بين غزو الكويت في ٢ أغسطس سنة ١٩٩٠ وتحقيق النصر على المعتدي في ٢٧ فبراير سنة ١٩٩١.

وفي ٢٩ نوفمبر ١٩٩٠ أعطى مجلس الأمن إنذاراً نهائياً لصدام حسين يطلب منه الإنسحاب من الكويت خلال ستة أسابيع وإلا فسيتم إخراجه بالقوة من قبل قوات التحالف. وما أن دنا الموعد النهائي من غير إشارة من جانب صدام إلى أنه سيتقيد بالإنذار، إستعدت القوة الجوية الملكية السعودية للمضي إلى الحرب.

وإنتهت مدة إنذار مجلس الأمن في منتصف ليل ١٦/١٧ يناير والقوات العراقية لا تزال متحصنة بقوة في الكويت. وهكذا وضعت شهور من التخطيط الدقيق والإستعداد في الإختبار الأخير عندما بدأت القوات الجوية للتحالف تتقدمها القوة الجوية الملكية السعودية في عمليات الهجوم الجوية ضد الأهداف العسكرية في العراق والكويت في الساعات الأولى من ١٧ يناير.



(فوق) دورية طائرتي تورنيدو داخلية.
(أسفل) عملية تزويد الطائرات بالوقود في الجوأثناء حرب الخليج

(الصفحة السابقة) طائرتا تورنيدو *F3s* في دورية فوق الخليج

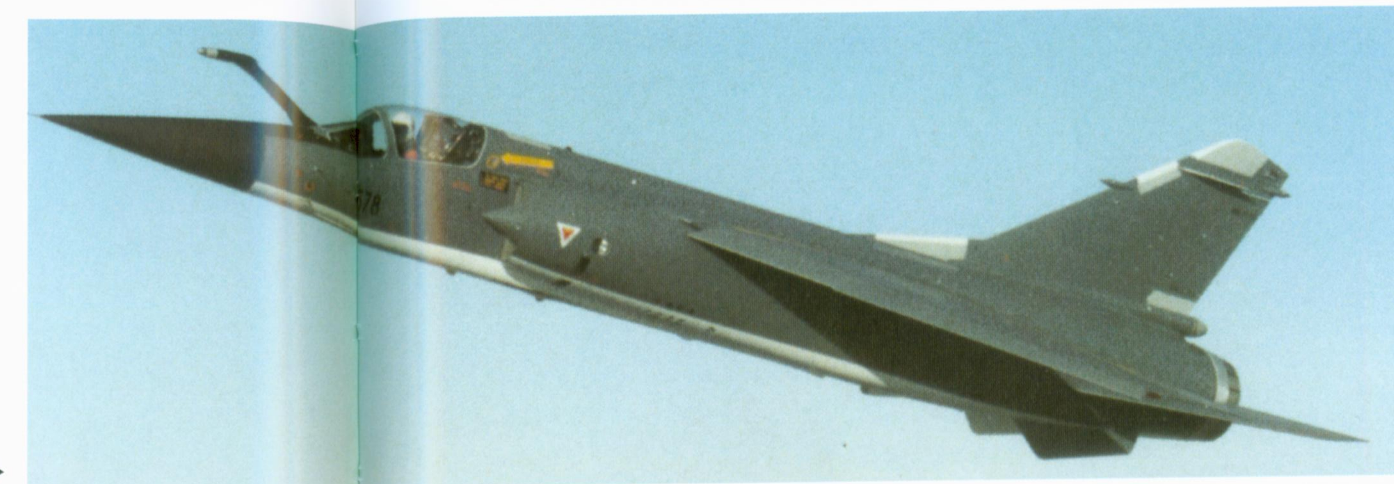
(في المقابل) طائرة تورنيدو تعود من غارة.











▶ طائرة للعدو من طراز ميراج







خلال الأسابيع التي تلت استخدمت وحدات القوة الجوية الملكية السعودية في أشد المهمات خطراً وقسوة: عمليات هجومية على مستويات منخفضة، ونشر أسلحة ضد المطارات العراقية المحصنة جيداً على نحو إستثنائي. لقد حققت هذه العمليات الهجومية المعيار الرئيس للتخطيط بإحراز تفوق جوي عن طريق تحييد القوة الجوية العراقية.

شن السعوديين عملياتهم الهجومية بإحكام وفعالية وشجاعة متميزة، – مستخدمين أقصى أوزان يسمح بها في الغارات التي تتطلب تزوداً بالوقود ليلا في أثناء الطيران لتحقيق المدى المطلوب – على الرغم من إضطرارهم إلى التكيف مع أسوأ ظروف مناخية عرفت في ذلك الوقت من السنة في منطقة الخليج وعلى الرغم من إشتراك القوة الجوية الملكية السعودية في مهمات تحمل على درجة من الخطورة – لم تفقد أي طائرة من جراء أعمال العدو. أما الإصابة الوحيدة التي وقعت فقد كانت نتيجة إخفاق طائرة صهريج مساندة في القيام بإتمام عملية التزود بالوقود المخطط لها. وتحت ظروف مناخية مرعبة في المطار الوحيد المتاح لم يكن أمام الطيار من خيار إلا أن يقذف بنفسه وبطاقمه من الطائرة. وحمداً لله نجا كل من الطيارين من غير أن يصابا بأذى نسبياً.

يمين: قاذفة قنابل وحطام طائرة بعد هجوم للقوات الملكية السعودية.
اقصى اليمين: قائد سعودي يرفع يده دلالة الانتصار.
الى الاسفل: صورة قائد سعودي في غرفة التحضير للبدء في العمليات الجوية.



وفي أثناء القيام بالعمليات فوق الأراضي العراقية كانت مهمات المستوى المنخفض تساندها مجموعة دعم شاملة تعمل على تعطيل أجهزة الرادار النشطة والكامنة ودوريات دفاع جوي قتالية. وفي نفس الوقت كانت طائرات (ف – ١٥) والتورنادو من طراز (ف – ٣) تدعمها طائرات الإواكس تقوم وبشكل مستمر بدوريات لمواجهة أي غارة على المجال الجوي السعودي.

وقد برهن ذلك على تدبير وقائي جوهري عندما قدمت طائرتا ميراج عراقيتان من طراز (ف – ١) جنوباً في ٢٤ يناير ١٩٩١ متجهتان ظاهراً إلى ميناء الجبيل. ففي الدقيقة التي حلقت فيها الطائرتان بالجو رصدها مراقب طائرة أواكس، فوجه مباشرة طائرة (ف – ١٥) سعودية – كانت في دورية جوية جنوب الكويت – إلى الطائرتين المهاجمتين المسلحتين بصواريخ إكزوسيت من طراز AM- 39. واعترض بنجاح قائد الطائرة السعودية و المزودة بصاروخين سايدوندر من طراز AIM-9L بصاروخي سبارو جو – جو من طراز AIM-7F طائرتي الميراج، وفي إشتباك تال أسقطت الطائرتين قبل أن تتاح لهما فرصة قذف أسلحتهما بغضب. هذا الإسقاط الثنائي الذي تحقق في أقل من دقيقة كان تبياناً مؤثراً لمهارة الطيار والفعالية القتالية لسربه.

وفي غضون أسبوع واحد كان من الواضح أن العمليات الهجومية ضد القوة الجوية العراقية كانت ذات فعالية تامة وأن تفوقاً جوياً قد تحقق على مسرح العمليات. ولقد خلص هذا طائرات التورنادو من طراز IDS من دورها في المطار. استخدمت في بقية النزاع في عمليات الهجوم الدقيقة ضد خطوط الإتصالات وملاجىء الطائرات المحصنة وأهداف أخرى تطلب دقة عالية في توجيه الأسلحة لتحقيق أقل قدر ممكن من التدمير المصاحب.

خلال فترة النزاع، كانت الطائرات القتالية التابعة



للقوة الجوية الملكية السعودية وطائرات الشركاء الآخرين في التحالف تتلقى الدعم من طائرات النقل السعودية وطائرات التزود بالوقود وطائرات الإواكس. وشعر طواقم الجو بالراحة لمعرفة أنه في حالة إذا ما كان يتوجب عليهم التخلي عن الطائرة فأن طائرات البحث والإنقاذ العمودية التابعة للقوة الجوية الملكية السعودية كانت في محطاتها جاهزة لتقديم المساعدة.

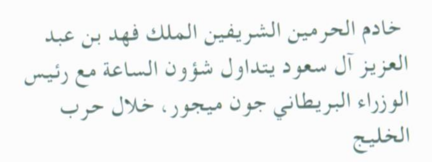
وبعد أن برز أكبر نجاح للقوة الجوية في تاريخ الحروب، بدأت المرحلة الأرضية للحرب في ٢٣ فبراير سنة ١٩٩١. حيث واجه التحالف قوات المعتدي الذين خارت قواهم من جراء القصف الجوي المستمر وفقدوا الرغبة في القيام بأكثر من مقاومة رمزية دفاعا عن وطنهم. بعد أقل من مائة ساعة كان قادة دول التحالف قادرين على أن يعلنوا تحرير الكويت وهزيمة جيش صدام وسريان وقف إطلاق النار إعتباراً من منتصف ليلة ٢٧ فبراير.

كشفت حرب الخليج مرة أخرى موقف المملكة العربية السعودية الرئيس في الدفاع عن المنطقة. لم يكن هنالك أي خلاف للمملكة مع الشعب العراقي ، إنما فقط مع زعيمهم صدام حسين، ولقد ووجه خادم الحرمين الشريفين الملك فهد بن عبد العزيز بمهمة لا يحسد عليها بإتخاذ القرارات التي أدت إلى حل عسكري لمواجهة العدوان الخارجي بينما كان يسعى إلى تحقيق السلام وإقامة علاقات ودودة مع جاره.

لقد كانت المملكة العربية السعودية التي اطردت مسيرتها في صراط قوي قويم منذ أيام جلالة الملك عبد العزيز – مستعدة للحظة التجربة بفضل بعد نظر حكامها. لم يكن للحرب أن تشن بنجاح من غير البنية التحيتة العسكرية السعودية ومساهمتها في التمويل والمعدات، وإستيعاب مئات الألوف من الجنود الذين أرسلوا إلى المملكة إستعداداً للحرب.

طيار من القوة الجوية الملكية السعودية يؤدي التحية





خادم الحرمين الشريفين الملك فهد بن عبد العزيز آل سعود يتداول شؤون الساعة مع رئيس الوزراء البريطاني جون ميجور، خلال حرب الخليج



ومع الرئيس الامريكي جورج بوش قي الصورة (في الأسفل)



إن فن إدارة الدولة الذي يحظى به خادم الحرمين الشريفين الملك فهد بن عبد العزيز كان له دور محوري في التأليف بين قوات الدول الإسلامية والغربية. كان مسعاهم المشترك هو إعادة تأسيس الحكومة الشرعية في الكويت وتحقيق السلام والأمن إلى المنطقة. وإقرارا بالمساهمة التي قدمتها الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا سُر الملك فهد باستقبال الرئيس الأمريكي جورج بوش ورئيس الوزراء البريطاني جون ميجور. وسنحت الفرصة لمناقشة سياسة المملكة الخارجية ودورها المحوري في ضمان تحقيق السلام والإستقرار الدائم في منطقة الشرق الأوسط.